ANNO XXXIX - N. 1 COPIE 185.000 GENNAIO 1933 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ALI NEL CIELO

La Crociera atlantica di Italo Balbo del 1933.

L'Italia Fascista, che detiene il primato delle trasvolate oceaniche in massa, si appresta ad una più ardita e più superba crociera che importa due trasvolate: una da Roma a Chicago, l'altra da Nuova York a Roma. Tale gigantesca crociera si effettuerà in occasione dell'Esposizione Internazionale di Chicago.

Delle tre rotte atlantiche: Azzorre-Bermuda-Costa americana; Azzorre-Terranova-Nuova Scozia; Scozia-Islanda-Groenlandia-Labrador, detta comunemente rotta artica, è stata prescelta quest'ultima, che, a parere di molti competenti, è la preferibile per la costanza dei venti e per l'assenza di nebbia in certe stagioni e per una minore lunghezza dei tragitti. All'esperienza, il volo per la Groenlandia è risultato il più pratico, ma questo itinerario passa su mari e su terre glaciali, tocca regioni di una desolazione boreale, porti incuneati fra rocce nude ed eterni ghiacciai; solitari villaggi di pescatori di foche. La via della Groenlandia fu quella seguita al ritorno dal primo volo americano intorno al mondo nel 1923 e più recentemente dall'aviatore tedesco Von Gronau, che è riuscito a portare così il suo idrovolante a posarsi sull'Hudson, davanti a Nuova York.

Le nostre aeronavi faranno scalo sulle acque di otto Nazioni, dal Mediterraneo per il Rodano e il Reno, giungeranno alla Manica; contorneranno le isole britanniche; dall'estremità settentrionale della Scozia voleranno verso l'Islanda di dove raggiungeranno la Groenlandia, ultima tappa, prima di toccare il continente americano.

Lungo le sterminate e solitarie coste selvagge del Labrador, arriveranno al vasto estuario del San Lorenzo, il gran fiume canadese che le guiderà ai grandi laghi di Chicago. Il ritorno si effettuerà volando sulle infinite e maestose vie di acqua che collegano il lago Michigan al fiume Hudson, che sarà seguito fino a Nuova York. Da Nuova York lo stormo raggiungerà la Nuova Scozia, poi Terranova, di dove, per la rotta delle Azzorre, arriverà a Gibilterra e al Mediterraneo. L'itinerario risulta il più favorevole per una crociera da ponente a levante, in favore del vento.

Concetto del volo Roma-Chicago-Roma è quello di dimostrare le prodigiose possibilità di crociera delle nostre aeronavi. Il volo Italia-Brasile, compiuto da undici apparecchi italiani nel Natale del 1930, è stata la prova dell'inaudito. Questa volta si compie, con una flotta volante assai più grande, un viaggio immenso che non ha alcun precedente nella storia dell'aviazione ma con lo stesso proposito di normalità con cui una Nazione manda una sua divisione navale a percorrere un determinato itinerario sui mari della terra.

Il nuovo orario dell'aviolinea Roma-Tripoli.

L'orario invernale della linea di navigazione aerea Roma, Napoli, Siracusa, Malta, Tripoli, resta stabilito come segue: Lunedì, Mercoledì, Venerdì, Ostia p. 7, Napoli a. 8,30; Napoli p. 9, Siracusa a. 12; Siracusa p. 12,30, Malta a. 13,30; Malta p. 14, Tripoli a. 16,30. – Martedì, Giovedì, Sabato: Tripoli p. 7; Malta a. 9,30, p. 10; Siracusa a. 11, p. 11,30; Napoli a. 14,30, p. 15; Ostia a. 16.30.

Linea aerea Bengasi-Sirte-Tripoli (km. 932).

La seguente statistica — riferentesi al periodo 1º gennaio-30 giugno 1932 — dimostra l'importanza che ha assunto la linea Bengasi-Sirte-Tripoli.

Mese	Passeggeri N.	Posta e giornali Kg.	Bagagli Kg.	Merci Kg.
Gennaio ...	198	233,606	1749	729
Febbraio ..	146	463,612	1720	944
Marzo	199	587,734	2304	702
Aprile	199	504,832	2110	1389
Maggio	267	722,274	3199	568
Giugno	159	995,286	2192	1981
Totale ...	1168	3507,344	13274	6313

Mese	Passeggeri chilometri N.	Posta e giornali chilometri tonn.-k.	Bagagli chilometri tonn.-k.	Merci chilometri tonn.-k.
Gennaio ...	93.762	80	827	338
Febbraio ..	69.696	217	817	427
Marzo	93.813	275	1086	323
Aprile	94.311	236	1002	650
Maggio	125.335	338	1500	265
Giugno	74.841	466	1032	863
Totale ...	551.758	1618	6264	2866

La costituzione di una Associazione fra le famiglie degli aviatori Caduti.

Il 4 novembre è stato inaugurato il Monumento all'Aviatore, costituito dalla semplice e nuda iscrizione sulle pareti dell'atrio e sulla facciata principale del Ministero dell'Aeronautica di tutti i nomi degli aviatori Caduti, in guerra e in pace, per l'ala d'Italia.

Compiuta la cerimonia, S. E. Balbo ha radunato nel Salone delle proiezioni del Ministero le famiglie dei Caduti annunciando loro che il Duce aveva approvato la costitu-

zione di una Associazione Nazionale delle famiglie dei Caduti dell'Aeronautica.

La nuova Associazione — sotto l'alto patronato del Duce — funzionerà presso il Reale Aero Club d'Italia con sezioni local: nei vari Aero Clubs regionali.

L'aviazione militare olandese.

L'aviazione militare dell'Olanda si compone della: Aviazione dell'Esercito Metropolitano, dell'Aviazione Marittima e dell'Aviazione dell'Esercito Coloniale. I primi due raggruppamenti dipendono dal Ministero della Difesa, il terzo dal Ministero delle Colonie.

L'aviazione civile è invece amministrata dal «Wairstaat», equivalente al Ministero dei Lavori Pubblici.

Il quartier generale dell'aviazione dell'esercito è a Soesterberg; le unità aeree sono dislocate sui campi di Soesterberg, Schiphol, Gilze-Rijen, Oldbroek.

Il quartier generale dell'aviazione marittima è a Helder; le basi sono quelle di Schellingwoude (presso Amsterdam), Veere, de Mok, de Kooy e Vlissingen (Flessinga).

L'aviazione coloniale ha il suo comando a Andir nei pressi di Bandoeng, con basi a Tjililitan, presso Batavia, e a Dermo, presso Soerabaja.

Le forze militari aeree sono complessivamente rappresentate da circa 230 velivoli, di cui un terzo è dislocato nelle colonie.

La scienza all'assalto contro la nebbia.

Secondo notizie provenienti dalla Germania, escogitati i mezzi tecnici più svariati e più ingegnosi per mettere al sicuro i piloti contro i pericoli della nebbia, senza ottenere risultati apprezzabili o almeno decisivi, la scienza sta sferrando una nuova offensiva contro la nebbia, in base alle esperienze iniziate dall'Osservatorio Marittimo di Amburgo, esperienze che mirano alla soppressione diretta di questo temibile nemico dell'aviazione.

Se si considera che la metà di tutti gli incidenti e i disturbi del traffico sulle linee della Lufthansa deve attribuirsi alla nebbia ed alle nubi, si avrà una idea precisa dell'importanza economica di tali esperienze.

Queste furono eseguite dal Prof. Wigand già da parecchio tempo, e hanno ora condotto all'elaborazione di un processo che permetterebbe, mediante apparecchi poco costosi, di rarefare la nebbia più fitta, ciò che lascia sperare che, perfezionando ulteriormente il sistema adottato, si riuscirà a sopprimere completamente l'impedimento offerto dalla nebbia stessa, aprendo in mezzo ad essa passaggi di 200 metri di ampiezza e di altrettanto di altezza in brevissimo tempo.

Per giungere a questo scopo si dovette istituire una serie di esperienze preliminari per determinare le dimensioni e il numero delle particelle di nebbia e la loro carica elettrica, nonchè le correnti d'aria esistenti nelle masse stesse della nebbia, ciò che richiese tempo e pazienza considerevoli, abbracciando un periodo di circa 12 anni. Sarà appunto mettendo a profitto le nozioni sulle proprietà elettriche delle particelle di nebbia che si giungerà ad elaborare il mezzo per la dispersione degli addensamenti di vapori.

In linea generale il processo adottato si può indicare nel modo seguente: un grande polverizzatore insuffla nelle masse della nebbia del pulviscolo acqueo ad alto potenziale elettrico. Poichè la carica elettrica del pulviscolo acqueo è di segno contrario alla carica elettrica della nebbia, questa si scioglie in gran parte, producendo una chiarificazione nell'aria che può giungere al 90 %.

Per la prosecuzione delle esperienze occorrerà anzitutto procurare mezzi finanziari adeguati, i quali momentaneamente fanno difetto.

Il più grande volo turistico Londra-Città del Capo in 4 giorni e 6 ore.

La tabella che si riporta qui sotto dimostra i tempi battuti da Amy Mollison nel volo da essa compiuto da Londra a Città del Capo. L'aviatrice ha battuto di 10 ore e 46' il primato del marito sullo stesso percorso.

Data	Tappe	Km.	Partenza ore	Arrivo ore	Tempo impieg. ore
14 nov.	Londra-Barcellona ..	1100	6,37	14,20	7,43
14 »	Barcellona-Orano ...	718	15,25	19,30	4,05
14 » 15 »	Orano-Gao	2204	23,30	12 —	12,30
16 »	Gao-Duala	1721	6,10	16,40	10,30
16 » 17 »	Duala-Benguela	1850	18 —	8 —	14 —
17 »	Benguela-Mossamedes	321	16,50	18,30	1,40
18 »	Mossamedes-Capo ...	2091	1,50	15,31	13,41
	Totale Km.	10005		Totale ore	64,9'

Servizi aerei nella Nuova Guinea.

La compagnia inglese « Guinea Airways Ltd. » fa servizio di trasporti nella Nuova Guinea fra le miniere d'oro ed il litorale. In un solo mese trasportò 580.000 chili di merce; principalmente macchine e parti di ricambio, nonchè automobili smontate. I risultati della Società in tre anni di esercizio sono i seguenti:

1929: utile netto lire sterline 10.898 sul quale fu distribuito un dividendo del 20 % circa e furono passate a riserva lire sterline 6898.

1930: utile netto lire sterline 31.568; dividendo 10 %; a riserva lire sterline 23.568.

1931: utile netto lire sterline 24.867; dividendo 10 %; a riserva lire sterline 10.671.

Trasporti militari aerei.

Il Ministro dell'Aviazione britannica sta esaminando la possibilità di creare dei « treni di truppe » aerei, capaci di trasportare in poche ore da un punto all'altro truppe in perfetto equipaggiamento e pronte all'attacco.

I nuovi apparecchi dovranno poter trasportare quaranta uomini di fanteria in completo equipaggiamento a una velocità di crociera di 240 chilometri all'ora. Questi apparecchi sarebbero forniti di molte mitragliatrici per la loro difesa in caso di attacchi aerei, in modo da eliminare la scorta di aeroplani da caccia.

Gli aerei saranno inoltre muniti di radiotelegrafia di grande portata, con albero telescopico.

« Record » femminile di volo a vela.

Un nuovo *record* femminile di durata di volo a vela è stato battuto dalla aviatrice tedesca Lotte Orthbandt che, a bordo di un apparecchio a vela del tipo Falke, ha volato per 5 ore e 6 minuti.

Il riuscito tentativo si è svolto nella regione collinosa della Rossitten.

Distribuzione della posta con veleggiatori.

Un'interessante novità è stata introdotta nel servizio postale tedesco nella Vallata del Reno; la posta viene trasportata per via aerea da apparecchi senza motore. In partenza il velivolo a vela viene trainato da un apparecchio con motore finchè esso raggiunge una certa altezza, dopo di che l'apparecchio a vela viene staccato e prosegue il suo volo fino a destinazione. Con questo mezzo il servizio viene compiuto con grande sollecitudine e con particolare soddisfazione degli interessati.

Una nuova piccola aeronave semirigida.

Una nuova aeronave semirigida a sistema Parseval Naatz è stata costruita in Germania dalla Ditta Wasser und Luftfahrzeung Gm. b. H.

Caratteristiche principali di questo nuovo tipo di aeronave sono le seguenti: la pressione nell'interno dell'involucro viene regolata per via automatica; l'avviamento del motore si compie elettricamente; gli organi di comando e di direzione hanno proporzioni superiori di 1/3 a quelle delle aeronavi precedenti, ciò che aumenta in modo rilevante la stabilità e la manovrabilità dell'aeronave. Nella navicella possono prendere posto due uomini di equipaggio e cinque passeggeri.

I piani che hanno servito alla costruzione di questo dirigibile sono stati elaborati dal costruttore capo Ing. Naatz. Il volume del piccolo dirigibile non supera i 2600 metri cubi; la sua lunghezza è di 46 metri, il suo diametro massimo di metri 10,2 e la sua altezza di 10 metri. Munito di un motore Siemens S. H. 14 da 115 HP, ha una velocità di crociera di 80 chilometri all'ora. La sua forza ascensionale utile è di kg. 1000 cosicchè, avendo a bordo tre persone, l'aeronave può, oltre la zavorra regolare, trasportare carburante per 15 ore di viaggio, corrispondente al percorso di oltre 1000 chilometri.

Rifugi contro le incursioni aeree.

E' stato realizzato in Francia un nuovo tipo di rifugio atto a proteggere la popolazione civile dalle incursioni di aeroplani nemici.

Il rifugio è fatto in cemento armato e può venire costruito da specialisti in 48 ore, in qualunque località all'aperto, quale un giardino o un cortile. E' provvisto di serbatoi di ossigeno, di maschere antigas, di un finestrino di osservazione e di speciali sistemi per sbarazzarsi dei rifiuti.

Il rifugio — fornito di adeguate scorte di cibi e bevande — è progettato in modo da poter comodamente alloggiare e proteggere una famiglia, anche per molti giorni.

« Records ».

Durante le gare di Cleveland (Ohio), l'aviatore americano James Doolittle ha raggiunto la velocità oraria di *476 chilometri*, battendo così il *record* di velocità detenuto dall'aiutante Bonnet, su « Bernard-Hispano », con km.-h. 448.

Il pilota Lemoine ha battuto, a Villacoublay, tre *records* mondiali su apparecchio « Potez 50 A. 2 » con motore Gnôme-Rhône K 14, 700 HP.

Il tentativo ha avuto luogo sul percorso: Villacoublay-Angers-Villacoublay (km. 500), con un carico di 1000 kg. Detto percorso fu coperto in un'ora, 41' 58'' 2/5, cioè alla velocità di km. 294,194.

I *records* stabiliti sono i seguenti:

record di velocità su km. 500 con kg. 1000 di carico;
record di velocità su km. 500 con kg. 500 di carico;
record di velocità su km. 100 con kg. 1000 di carico.

Nuove leghe leggere per costruzioni aeronautiche.

Già da vari anni è usata largamente fra le leghe a base di alluminio, quella che sotto il nome di *siluminio* è derivata dall'unione dell'alluminio col silicio. Questa si è dimostrata particolarmente adatta alla fabbricazione di cofani di motori.

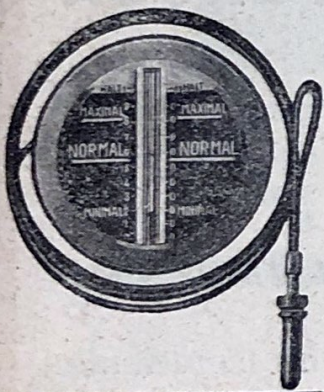
Gli sforzi fatti ultimamente per perfezionare tali materiali di costruzione, hanno ottenuto buoni risultati per quanto riguarda la composizione della lega, che è stata più opportunamente dosata, e mediante un trattamento termico del materiale gettato, analogamente a quanto è stato fatto per il *duralluminio*.

Nuovo motore per aviazione ad olio pesante.

Il Ministero dell'Aria inglese ha sperimentato, con successo, un nuovo motore ad olio pesante per aviazione, il quale diminuirebbe il costo dell'aviazione commerciale e di ogni altra impresa che si valga di motori dell'aviazione militare.

Questo motore, sotto il nome di Rolls-Royce-Condor, è a compressione ed accensione ed è il risultato di anni di studio intrapresi dal Ministero dell'Aria. Esso non solo porterà una notevole economia di gestione, ma eliminerà quasi completamente il pericolo di incendio in volo.

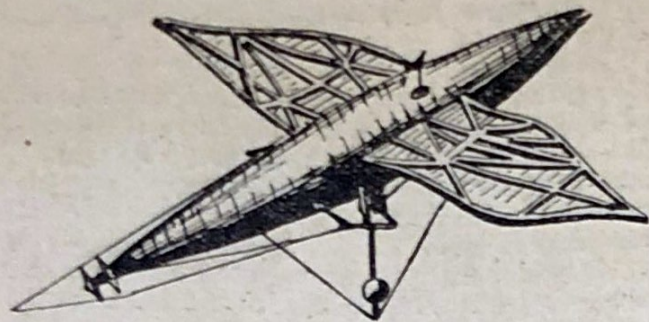
Il Condor è il solo motore del suo tipo che abbia superato le 50 ore di funzionamento stabilite come prova per i motori destinati al servizio civile.

Si stanno svolgendo delle prove a Farnborough, Hampshire, con un apparecchio da bombardamento munito di detto motore. Esso è stato disegnato negli stabilimenti

Rolls-Royce e perfezionato nei Reali stabilimenti aeronautici di Farnborough. Il suo rendimento è di 500 HP e pesa, compresa la messa in moto e gli accessori, 1504 libbre.

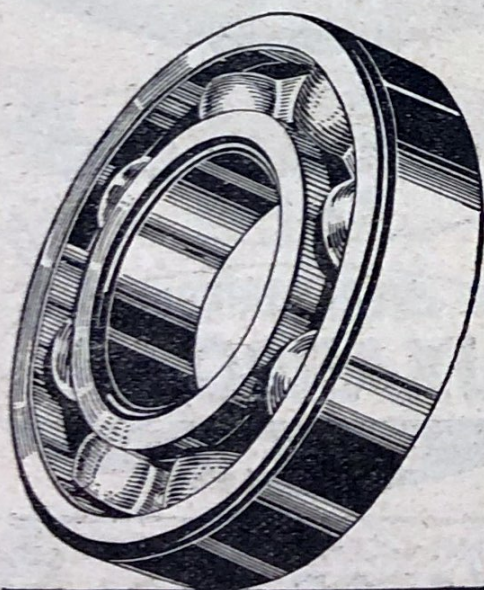
Le sue dimensioni sono: lunghezza pollici 74 ½, larghezza 30 ½, altezza 45 ½. Ha 12 cilindri in due serie da 6, è a raffreddamento ad acqua ed ha un rapporto di compressione di 12 ½ a uno.

Contributo alla storia aeronautica.

Un fascicolo dell'anno 1883 della rivista tedesca *Schorer's Familienblatt* contiene la descrizione di una macchina a vapore costi-

tuita da un cilindro terminante a cono alle due estremità, azionata da un'elica nella parte posteriore e due eliche ai lati, e munita di due membrane laterali a forma di ali, macchina che, secondo la convinzione dell'inventore Prof. Baranowsky, avrebbe potuto sostentarsi e dirigersi nell'aria. Nella parte posteriore del cilindro mediano non mancava nemmeno una specie di timone, cosicchè, a parte la fonte di energia, la macchina in questione offre una straordinaria somiglianza con la forma del velivolo odierno. I passeggeri avrebbero dovuto trovar posto nell'interno del cilindro, accanto alla macchina a vapore, ed uno speciale dispositivo avrebbe dovuto permettere loro di ricevere aria dal di fuori per la respirazione. Speciali aperture erano destinate a lasciar uscire fumo, vapore e gas.

Nella parte inferiore dell'apparecchio doveva inoltre essere adattato un congegno pendolare destinato a mantenere in equilibrio l'insieme. Le ali di questo apparecchio, che l'inventore chiama membrane, avrebbero dovuto essere costruite con materiale leggero e resistente ma di natura non specificata nell'articolo in questione. Nell'articolo si afferma che riuscitissimi tentativi di volo con questa macchina avrebbero avuto luogo ripetutamente a Pietroburgo.

Un aeroporto in miniatura nel cuore di Parigi.

Una proposta per la creazione di un aeroporto modello in miniatura nel cuore di Parigi è stata presentata da un giovane ingegnere francese, il signor Lurcat, principalmente allo scopo di risparmiare ai viaggiatori

Tanto brillante e per sole L. 120

L. 120 — L. 120

il nuovo

Voigtländer „Brillant"

Formato cm. 6×6 - Anastigmatico luminosità 1:9
Immagini brillanti e plastiche nel grande mirino a specchio.
Tre posizioni fisse di messa a fuoco: Ritratti, Gruppi, Paesaggi.

L'apparecchio che fa d'ogni dilettante un provetto fotografo!

La prima pellicola accompagnata da certificato di garanzia rilasciato da un laboratorio neutrale.

Alta sensibilità 23° Sch

Alto ortocromatismo

Le infinite migliaia di Voigtländeristi le richiedano al proprio fornitore.

Al Rappresentante generale per l'Italia **Carlo Ronzoni, Milano,** via Cappuccio, 16, chiedere l'elegante prospetto illustrato che viene spedito gratuitamente.

aerei in arrivo ed in partenza il lungo tragitto dalla città fino all'aeroporto parigino di Le Bourget e viceversa.

Il nuovo campo dovrebbe sorgere in una piccola isola sulla Senna, proprio nel cuore della città, tra due ponti: l'Isola dei Cigni.

L'Isola dei Cigni ha una superficie emergente dalle acque di circa 2300 metri quadrati, essendo rispettivamente lunga 820 metri e larga 28. L'ingegnere Lurcat propone di aumentarne la larghezza mediante la costruzione sui due lati di una piattaforma sporgente sulle acque allo stesso livello naturale del terreno e poggiante su palafitte a grande arcata in modo da non intralciare il movimento della navigazione sul fiume.

I voli del « Graf Zeppelin ».

Il dirigibile « Graf Zeppelin » ha eseguito fino ad oggi complessivamente 290 viaggi con un totale di 530.600 km. volati in 5369 ore.

Durante questi viaggi sono stati trasportati complessivamente 7495 passeggeri. I dati per l'anno 1932 sono i seguenti: 58 viaggi con un totale di 180.780 km. volati in 1766 ore; durante questi sono stati trasportati: 1218 passeggeri, 2745 kg. di posta, 2021 kg. di merce.

Durante i 290 viaggi, il dirigibile effettuò 111 atterraggi in aeroporti stranieri, attraversò 26 volte l'equatore e sorvolò 33 volte l'Oceano. Nell'America del Sud furono eseguiti 13 viaggi, fra andata e ritorno, fra cui 5 fino a Rio de Janeiro, ove l'aeronave atterrò 4 volte per cambio di passeggeri.

Servizi aerei in Turchia.

Nel mese di dicembre 1932 ha cominciato a funzionare il servizio aereo postale fra *Ankara ed Istanbul*. Successivamente sarà inaugurata la linea aerea fra *Istanbul-Ankara-Diarbekir*; così la distanza che separa Diarbekir da Istanbul potrà essere coperta in un giorno.

Importazione ed esportazione di aeroplani, aeronavi, palloni e loro parti, in Inghilterra.

Dalle statistiche inglesi risulta che nel primo semestre dell'anno in corso l'esportazione totale di aeroplani, aeronavi, palloni e loro parti, ammontò in valore a Lst. 878.450 contro Lst. 903.352 nel corrispondente periodo del 1931.

Le importazioni ammontarono invece, sempre nei primi sei mesi del 1932, a sole Lst. 9672, rispetto a Lst. 27.843 nel medesimo periodo dell'anno decorso.

La rete aerea dell'Austria nel 1932.

Nel 1922 esisteva in Austria una sola linea aerea rappresentata dal tronco in territorio d'Austria della linea francese Parigi-Vienna-Istanbul. Nel 1923 si fondò la prima compagnia austriaca di navigazione aerea (Oester-

reichische Luftverkehrs A. G. « Oelag »), che nel quadro della « Transeuropa Union » eserciva la Monaco-Vienna e la Vienna-Budapest.

Malgrado le gravi difficoltà dovute sormontare, la « Oelag » nel 1925 eserciva le seguenti linee: Vienna-Graz-Klagenfurt; Vienna-Fuerth, in coincidenza con la Fuerth-Berlino; Vienna-Salzkammergut.

Dal 1926 al 1929 inaugurò le seguenti linee: Vienna-Salzburg-Innsbruck; Budapest-Graz; Vienna-Praga-Dresda-Berlino (in collaborazione con la D. L. H. e la Compagnia di navigazione aerea cecoslovacca); Vienna-Venezia; Vienna-Graz-Klagenfurt-Venezia (in collaborazione con la Transadriatica); Salzburg-Klagenfurt; Vienna-Graz-Zagabria-Belgrado (in collaborazione con la C. I. D N. A. e l'Aeroput).

Le linee aeree tedesche, nel 1932, sono rappresentate nella cartina, sulla quale si trovano tracciate anche le linee esercite da Compagnie estere che toccano Vienna. Esse sono: la Compagnia Internazionale di Navigazione Aerea (C. I. D. N. A); la Deutsche Lufthansa A. G. (D. L. H); la Società Anonima Svizzera per la Navigazione Aerea; la Linje Lotnicze « Lot »;

la Magyar Legiforgalmi Rescvenytarsasag « Ulag »; la Transadriatica, Soc. An. Italiana di Navigazione Aerea; la Ceskoslovenska Letecka Spolnecnost (C. L. S.); la Drustvo za Vazdusni Saobracaj A. D. Aeroput; la Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (K. L. M.).

Aumenti nelle tariffe per i servizi postali aerei degli Stati Uniti d'America.

Il Direttore Generale delle Poste Federali degli Stati Uniti ha recentemente annunciato un aumento delle tariffe postali aeree. In base alla nuova tariffa, una lettera destinata ai paesi d'Europa e dell'Estremo Oriente, e da essere trasportata parte in aeroplano e parte con transatlantici, è soggetta ad una affrancatura fissa di 10 cents di dollaro per la prima oncia, o frazione di oncia, ed a una spesa addizionale di 15 cents per ogni successiva oncia o frazione. Questa affrancatura non include la spesa per la rispedizione « via aerea » dai porti di smistamento, per cui una lettera così affrancata verrà da tali punti inoltrata alla destinazione finale per via ferrata.

Antecedentemente, l'affrancatura per una lettera diretta ai paesi esteri era di 4 cents per la prima oncia e di 8 cents addizionali per ciascuna oncia successiva o frazione, oltre ad un francobollo fisso che, per la maggior parte dei paesi, era di 5 cents.

Contemporaneamente è stato annunciato altresì un aumento da 5 ad 8 cents nella tariffa per il trasporto della posta aerea negli Stati Uniti.

Nei circoli americani è ritenuto che questo aumento nella tariffa non mancherà di ripercuotersi sfavorevolmente sul movimento della posta aerea, provocando, secondo alcuni, una contrazione del 25 % in tali traffici.

Nuovo scalo sulla linea aerea Bengasi-Tripoli.

Per rispondere alle esigenze del traffico Bengasi-Tripoli, la *Nord Africa Aviazione* ha stabilito di effettuare un nuovo scalo intermedio ad Agedabia.

La sosta è già attuata e funziona con generale soddisfazione; la linea aerea Bengasi-Tripoli viene ad avere così due fermate intermedie: Sirte ed Agedabia, proseguendo pertanto nel suo costante fecondo sviluppo.

Un museo di aeroplani a Friedrichshafen.

Le officine Dornier a Manzell presso Friedrichshafen sul lago di Costanza hanno esposto al pubblico una collezione di modelli di velivoli, di pezzi separati, di fotografie, ecc., che formano un vero e proprio museo. Di particolare interesse una sezione che illustra come è stato costruito il gigantesco « Do. X », il massimo sforzo e il massimo successo tecnico della potente Casa tedesca.

Anno XXXIX **Sommario del Fascicolo di Gennaio** **N. 1**

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Questa Rivista si compone di: pubblicità: pag. I - XVI - testo dalla pag 1 alla 80 - notiziario dalla pag. 1 alla 32

Anno XXXIX - N. 1 Gennaio 1933 - (A. XI)

« *ATTRAVERSO L'ITALIA* »

SICILIA

Anche quest'anno la nostra Rivista si apre con un gradevole annuncio: l'imminente spedizione ai Soci di un altro volume dell'*Attraverso l'Italia*. L'anno passato si trattava della «Lombardia» (parte occidentale), dove nella stagione in cui l'annuncio veniva dato, le giornate grige e nebbiose sono in prevalenza: quest'anno della Sicilia, che anche d'inverno gode i mirabili favori del sole, del verde, dei deliziosi tepori. È questo amor di contrasto che ha determi-

(*fot. Luce, Roma*)

IL PORTALE DEL PALAZZO ABATELLI, IN VIA ALLORO. PALERMO

nato la scelta, fra le tante regioni che ancora rimangono da illustrare? Non precisamente questo, o almeno non questo soltanto: quantunque non sia stata senza qualche peso la considerazione che, non potendo noi affrettare per le cause note o intuitive il ritmo del lavoro, così da aver in poco tempo sott'occhio il quadro completo di tutte le parti dell'Italia, almeno desideriamo che se ne formino delle piccole serie e ognuna di esse riproduca quella caratteristica varietà, che noi dob-

(fot. Luce, R

IL SUGGESTIVO CORTILE MINORE DEL MUSEO NAZIONALE DI PALERMO, IN CUI IL SOLE TRAE FELICI EFFETTI DI LUC D'OMBRA.

biamo alla conformazione parte continentale parte peninsulare o insulare della non vasta superficie del Bel Paese, unita alle diversità di clima e di tutti i fenomeni che ne derivano, non meno che alla pur mirabile varietà di stili che l'Arte ha distribuito fra le Alpi e lo Jonio. Più pittoresco contrasto, tra il lume che precede e quello qui annunciato, difficile di immaginare, ma di quei contra che si compongono in un'armonia di bellez

Ho detto una delle determinanti della ditata scelta. Potrei aggiungerne altre. È

(*fot. R. Aeronautica*)

UNA SUGGESTIVA VEDUTA AEREA DELLA PIAZZA GIUSEPPE VERDI DI PALERMO, CENTRO DEL MOVIMENTO CITTADINO. — VI SORGE L'IMPONENTE MOLE DEL TEATRO MASSIMO VITTORIO EMANUELE II, SOLENNE COSTRUZIONE IN ISTILE CLASSICO.

siderabile che le monografie che si esauriscono in un volume si alternino con quelle (come è accaduto per la Lombardia) che ne esigono più d'uno e devono quindi ripartirsi almeno nel periodo di due anni.

La Sicilia si prestava ottimamente a ciò, sempre che si mantenesse l'illustrazione nei limiti consueti, e si facesse il sacrificio di rimandare a un altro turno la descrizione di Malta, che nella « Guida d'Italia » del T.C.I.

(fot. E. Bucaro, Palermo)

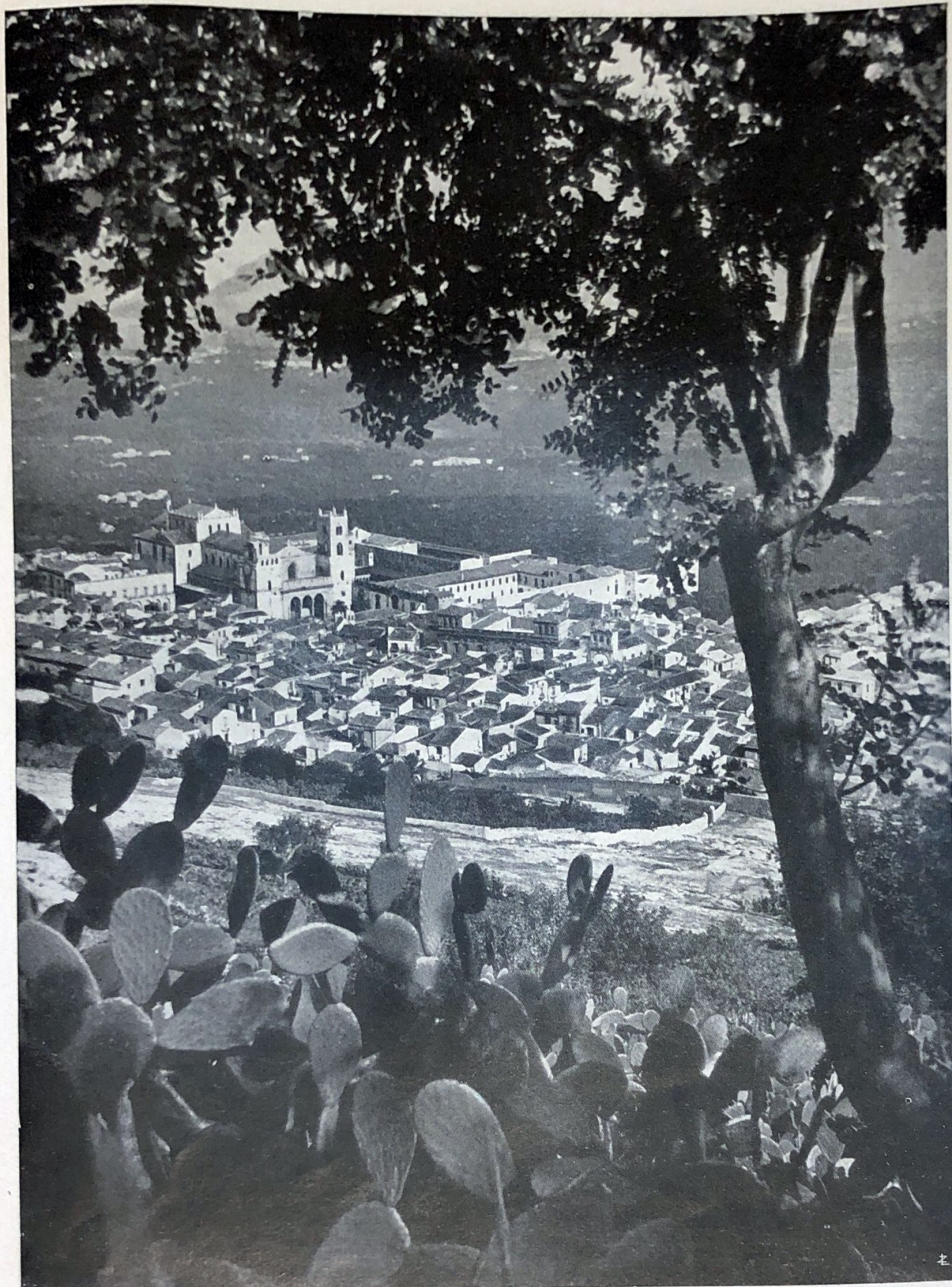
UNO DEI PUNTI PIÙ PITTORESCHI DEL VASTO PARCO DELLA FAVORITA, A PALERMO.

(fot. Luce, Roma)

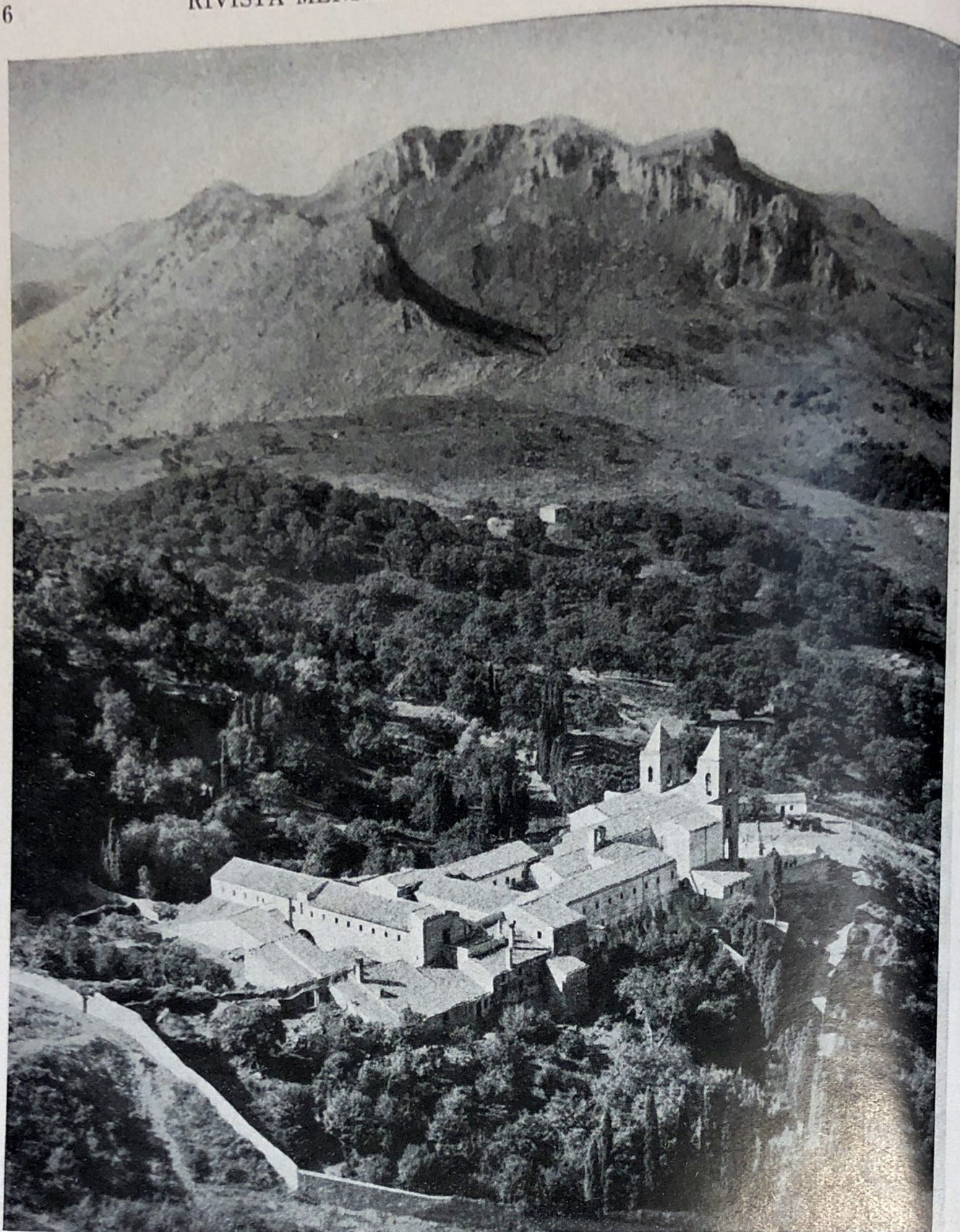
BUSTO MARMOREO DI ELEONORA DI ARAGONA AL MUSEO NAZIONALE DI PALERMO, ESEGUITO DA FRANCESCO LAURANA, È UN DELICATISSIMO CAPOLAVORO DELL'ARTE ITALIANA DEL QUATTROCENTO.

va unita, per tante buone ragioni, a quella della Sicilia.

⁂

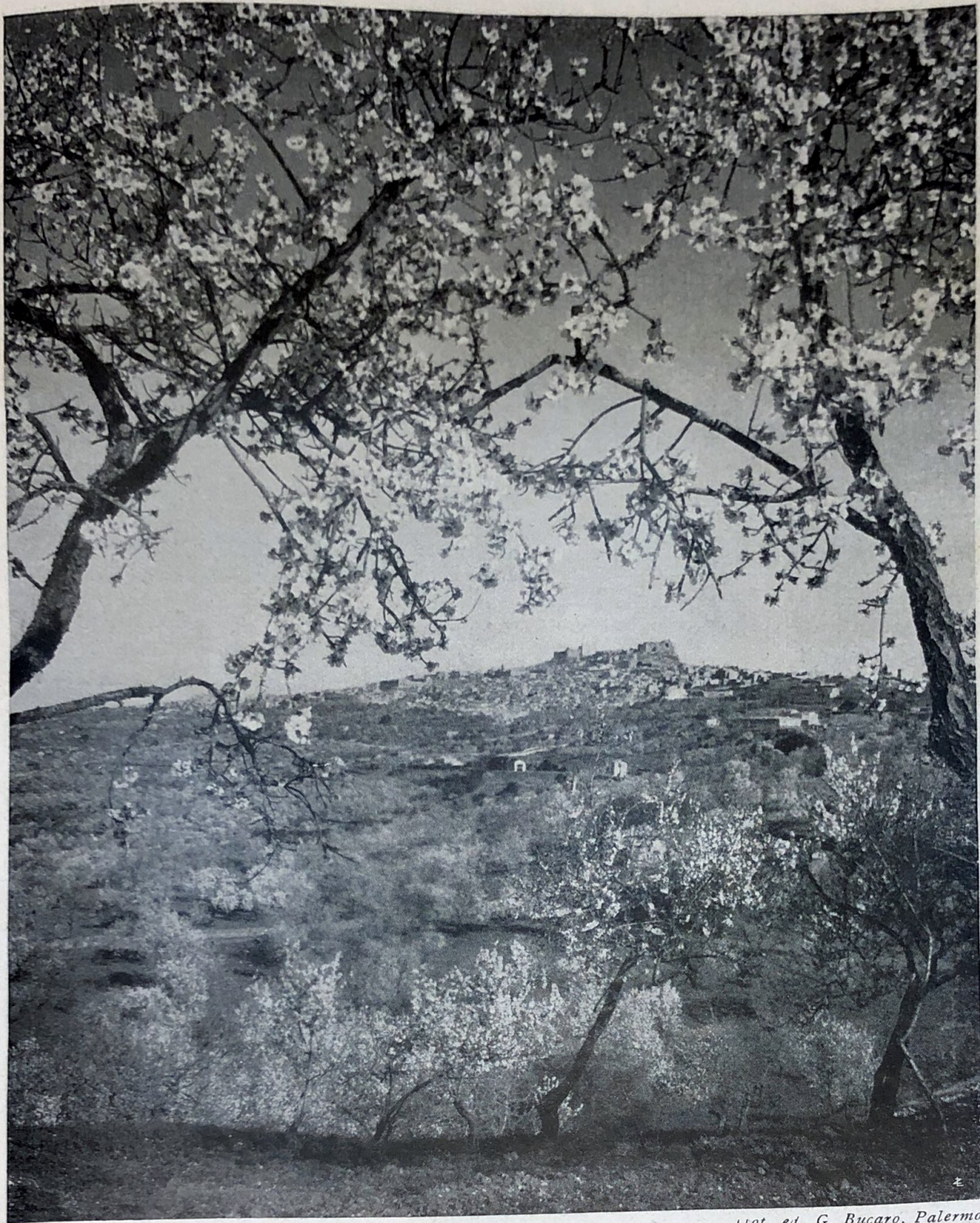
Ed ora diciamo qualche cosa del volume in sè. Non occorre mettere in rilievo l'interesse turistico della bellissima isola. Nella prefazione si accenna a questa sorprendente contradizione: che la Sicilia è, fra le regioni d'Italia, una di quelle che gli italiani desiderano maggiormente di visitare, e pur tuttavia moltissimi, troppi son quelli che non ci sono andati mai. A loro particolarmente è dedicato il libro: perchè quando verrà il giorno in cui potranno appagare codesto legittimo desiderio (e il libro stesso dovrebbe acuirlo), arrivino nell'Isola con un programma i cui elementi siano già in loro possesso, e nel modo migliore. Ritroveranno essi in queste pagine note bellezze, anzi famose: ne scopriranno di nuove, di ignorate anche a gran parte dei Siciliani stessi, e le rinunce a cui si troveranno costretti per la terribile

(*fot. E. Bucaro, Palermo*)

IN BELLA POSIZIONE SUI CLIVI DELLA CONCA D'ORO SORGE LA CITTADINA DI MONREALE, DOMINATA DALLA GRANDIOSA MOLE DEL DUOMO FAMOSISSIMO, UNA DELLE CHIESE PIÙ INSIGNI DELLA CRISTIANITÀ.

tirannia del tempo, che è il nemico del turismo odierno, saranno almeno volontarie e frutto di una individuale selezione: ma compensate in parte dal conoscere attraverso l' immagine quello che non avranno potuto contemplare nella realtà. Felici invece quel-

(fot. S. Maggio Gallina)

IL SANTUARIO DI GIBILMANNA (M. 800), SITUATO IN UN AMENO ALTOPIANO BOSCOSO, SULLE PENDICI SETTENTRIONALI DEL PIZZO S. ANGELO, DESTINATO AD AVERE SEMPRE MAGGIOR SVILUPPO COME LUOGO DI VILLEGGIATURA.

li che possono soggiornare a lungo, e durante la più propizia stagione nel paese degli incanti. Poeti e scrittori che vi hanno cercato le loro ispirazioni rivelano lo « stato di grazia » in cui li ha messi il succedersi di spettacoli, ognuno dei quali meritava di affrontare anche lunghi viaggi per goderne. Certo è che tutto si può provare in un giro della Sicilia, ma non ci toccherà mai il senso della monotonia.

Ogni paese rivela al visitatore le caratteristiche della sua civiltà: ma nella Sicilia molte civiltà si sono susseguite e sovrapposte e l'occhio le discerne e le distingue nelle magnifiche perpetue cornici della natura, ritraendone grandissimo diletto. Vi è il grandioso e

(*fot. ed. G. Bucaro, Palermo*)

PANORAMA DI NARO, DAL BOSCO DI MANDORLI, CHIAMATO « IL PARADISO » PER L'INCANTEVOLE SUA BELLEZZA ALL'EPOCA DELLA FIORITURA.

vi è il grazioso: ma il primo sembra prevalere sull'altro. Era l'Etna troneggiante come nessun altro monte in Italia che forniva l'ispirazione? Già dai primi abitanti, dai Siculi che vissero indomiti fino alle spedizioni greche nell'isola, regna la magniloquenza: quella necropoli di Pantalica, una rupe traforata da cinque mila e più celle, è un monumento funebre meno geometrico, ma per qualche verso può far riscontro alle piramidi. I Greci invasori ebbero campo per cinque secoli di affermarvi lo splendore insuperato della loro arte: e i templi di Agrigento, le metope di Selinunte, il teatro di

(fot. R. Aeronautica)

VEDUTA AEREA DELL'ISOLOTTO DI ORTIGIA, SEDE DEL NUCLEO PIÙ ANTICO DI SIRACUSA, LEGATO DA UN PONTE ALLA TERRAFERMA, SULLA QUALE LA CITTÀ MODERNA VA ESTENDENDOSI.

(fot. V. Brosio)

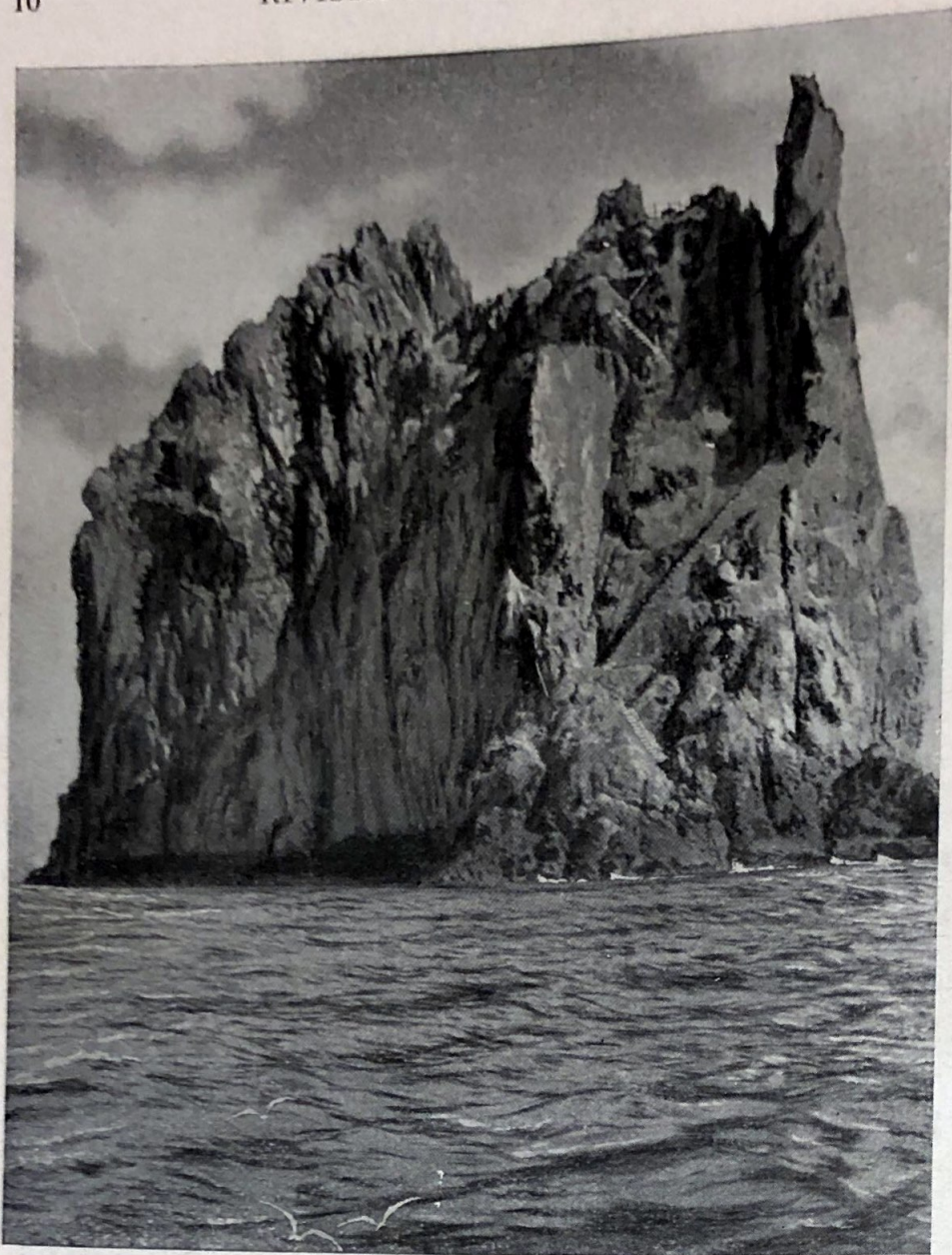
PARTICOLARE DELLE ROVINE DEL TEMPIO E. DI SELINUNTE; RISALE ALL'EPOCA DI FIDIA (SEC. V A. C.) E VIENE CONSIDERATO UN ESEMPLARE DEL DORICO PIÙ PERFETTO.

Siracusa, per non citare che qualche esempio, ne sono poderose testimonianze.... Ma altre, sublimi, stanno raccolte nei ricchi musei dell'isola, e d'altre parti d'Italia e pur troppo anche fuori d'Italia: sono sculture, dalle purissime linee, e bronzi: e soprattutto terrecotte e monete, forse le più belle del mondo.

Se Roma pagana fu piuttosto esportatrice dall'isola che importatrice di opere d'arte, Roma cristiana disseminò il sottosuolo di vaste catacombe in cui fecero mirabili prove i decoratori. Sorte infelice ebbe per converso l'arte bizantina, che altrove lasciò così suggestivi ricordi, e anche la Sicilia potrebbe vantarsene se proprio contro di essi non avesse infierito l'iconoclastia araba. La quale però non fu soltanto distruttrice, ma anche creatrice: senonchè toccò ad essa la pena del contrappasso: che non consistette soltanto nel veder demolite le sue moschee e i suoi palazzi, ma anche nel pagare ai fieri eversori della sua dominazione il tributo della sua genialità. Ne venne così un miscuglio di stili che si

(*fot. T. C. I.*)

CORTILE INTERNO DEL MUSEO NAZIONALE DI MESSINA, COSPICUA RACCOLTA FORMATA DALLE COLLEZIONI RICUPERATE DALLE MACERIE DEL 1908 E DA APPORTI VARI PROVENIENTI DALLE NOVANTASEI CHIESE DISTRUTTE DAL TERREMOTO.

fusero in bellissima armonia, Oriente ed Occidente, creando quello a cui fu dato il nome composito di normanno-arabo: e ad esso deve la Sicilia celebratissime moli, come il Duomo e il chiostro di Monreale, o fastosi interni come la Cappella Palatina. Gli Svevi, ahimè, trasportarono altrove molto del patrimonio mobile la cui magnificenza li aveva colpiti, e lo stesso Federico II, a cui non mancava il genio dell'arte, lo profuse più sul continente che nell'isola. Ma non proseguiamo in questa enumerazione. Varrà meglio di vedere nelle immagini che ornano il nostro volume i nuovi contributi che le dominazioni e i secoli successivi regalarono al già ricco censo dell'arte in Sicilia. La quale occupa, come è naturale, una gran parte dello spazio concesso alle immagini; ma molto ne lascia alla natura, o ai

STROMBOLICCHIO - QUESTO ISOLOTTO IMPERVIO E PITTORESCO, DI ORIGINE VULCANICA, NON È ABITATO CHE DA FALCHI E DA GABBIANI. (*fot. T. C. I.*)

ricordi storici, fra cui domina quella sublime epopea che fu l'impresa garibaldina, e ai nuovi slanci che v' impresse la concitata dinamica di questo decennio. L' opinione pubblica non arriva a seguirla nel suo ritmo veloce. Frank Schoomnaker, pubblicando nel 1931 a New York un libro dal simpatico titolo e dal non meno simpatico contenuto: «Come with me through Italy» (Vieni con me attraverso l'Italia), comincia a dire della Sicilia: « Per il perfetto viaggiatore, la Sicilia è il più delizioso e il più difficile dei paesi ». E mentre rincalza la prima affermazione affermando che poche parti dell'Europa sono così ricche di attrattive aggiunge che poche sono così insufficientemente fornite delle comodità e degli agi della vita moderna. Una volta, non dico di no: ma ora? Vorrei condurre il simpatico autore a un giro comparativo, non dico soltanto nelle contrade dell'Europa orientale ma anche in altri stati, scarsamente abitati e di vasta superficie: e non dico di quelli di là dall' Atlantico. Perchè non bisogna dimenticare che, per quanto la Sicilia sia la maggior isola del Mediterraneo, essa è pur sempre di limitata superficie: e la facilità

(*fot. R. Aeronautica*)
CRATERE CENTRALE E CRATERE SUBTERMINALE DI NORD-EST DELL'ETNA.

(*fot. D. Cappellani, Palermo*)

MONTE S. PAOLINO. L'ABITATO DI SUTERA, (A DESTRA DI CHI GUARDA LA VEDUTA), SI STENDE AI PIEDI DI QUESTO ARDITO MONTE FORMATO DA UN ENORME MASSO BIANCHISSIMO GESSOSO, CHE DOMINA LA TIPICA, ARIDA REGIONE DELLE SOLFARE.

di percorrerla in automobile su una rete stradale che ha sentito i benefici del poderoso impulso dato dal Governo attuale, una rete stradale che sta attaccando persino le precipiti pendici dell'Etna, consente di raggiungere per ogni pernottamento luoghi forniti di alberghi adatti ad ogni ragionevole esigenza. Non parliamo della sicurezza che non vi è minore che in qualunque altra parte d'Italia: del senso di ospitalità, che vi è anche maggiore.

Queste ultime considerazioni ci richiamano a dire che la Sicilia sarebbe imperfettamente riprodotta nel nostro volume se la si dovesse conoscere soltanto attraverso le illustrazioni — trecentottantanove, o trecentonovantatrè se si contano in esse le quattro belle tavole a colori — e anche i sobrii essenziali commenti che accompagnano ognuna di esse, e non leggerne, come è raccomandato nella prefazione, « i quattro capitoli premessi alle sezioni in cui il volume è diviso; il primo e l'ultimo dovuti a due illustri figli dell'Isola: G. A. Borgese — che in questo momento l'America ci contende come rappresentante della cultura italiana; ma che, « per lo dolce suon della sua ter-

(fot. Zirretta e Lo Bianco)

UN QUADRETTO FOLCLORISTICO DI SAPORE CLASSICO - PORTATRICI D'ACQUA DI MONTALLEGRO.

(fot. Pasta)

PARTICOLARE DEL MONASTERO DI S. SPIRITO AD AGRIGENTO.

ra », s'è indotto a scriverne con meravigliosa e piacente efficacia — e l'on. Biagio Pace, l'eminente archeologo; gli altri due a Piero Marconi, che non è siciliano di nascita, ma vi fece lunga dimora, coprendo ragguardevoli uffici e traendo da suoi studi dotti e vivaci volumi. In codeste pagine dei tre scrittori (conclude la Prefazione e concludiamo noi) c'è il colore del paese, la successione delle sue vicende, l'anima del popolo, di quel popolo siciliano che è capace delle più eroiche virtù, e avrebbe avuto ben altra storia se il sole della giustizia avesse rifulso su di esso come « lo ministro maggior della natura ». Di qui i sicuri presagi per il suo miglior avvenire.

G. BOGNETTI.

Nota. — Ognuno dei nostri lettori può immaginare quanti aiuti abbiamo richiesti, quanti debiti di gratitudine abbiamo incontrato verso i collaboratori, a titolo maggiore o minore, di questo volume: anzi tutto verso i tre scrittori sopracitati. Collaboratori a cui ci eravamo rivolti per l'ufficio che coprono, come il Provveditore delle opere pubbliche della Sicilia, o S. E. il Prefetto di Agrigento, o i Presidi delle Provincie o i Podestà, o i R. Sovraintendenti all'Arte — tra cui ci piace di ricordare l'ing. comm. Francesco Valenti di Palermo — o i Direttori dei Musei Nazionali e locali, di Palermo, di Trapani e lo zelantissimo prof. Giovanni Zirretta, del Museo Agrigentino, o gli Ispettori dei Monumenti, come il dott. Meli di Palermo e il dott. Sinatra di Agrigento, o il Segretario dell'Astis, comm. Paternostro, o, infine, come sempre, i nostri Consoli, hanno risposto con entusiasmo pari alla cortesia. A tutti, anche a quelli che non possiamo qui menzionare, vadano i nostri più sentiti ringraziamenti.

LA DIFESA CONTRO I RUMORI

Quanto abbiamo scritto circa gli inconvenienti ed i danni che derivano dai rumori (1) non avrebbe una conclusione logica se non completassimo il discorso con una rassegna, (breve e sommaria, quale è voluta dall'indole della Rivista) dei provvedimenti escogitati sin qui per attenuarli.

Diciamo subito che di questi provvedimenti se ne ha una varietà grandissima, non solo per la loro essenza, ma per le direttive secondo le quali si è tentato di risolvere il problema. E la varietà è tale che spesso si cade anche nell'iperbolico e nel non pratico.

Per esempio, non manca chi propone di isolare le abitazioni sull'alto di grattacieli per fuggire le molestie del chiasso e della polvere. Ma poichè questo provvedimento tutt'affatto americano non potrebbe seriamente suggerirsi nelle città europee, conviene star più vicini a terra e considerare quali siano le provvidenze di cui praticamente oggi possiamo giovarci senza difficoltà.

Incominciamo dai rumori della strada e dalle trepidazioni che quasi sempre li accompagnano e che riescono — oltre tutto — anche tanto dannose agli edifici.

L'argomento è stato minutamente studiato dal Brix, del Politecnico di Charlottenburg, che ne ha ampiamente riferito in una dotta relazione al II Congresso di tecnica urbana tenutosi in Milano nel 1931.

Il Brix, rilevato come rumori e vibrazioni siano prodotti sopratutto dall'urto dei veicoli contro masse rigide e dalla capacità di trasmissione degli strati di sottosuolo, suggerisce di non economizzare nella misura delle fondazioni delle case, e non limitarne la massa allo stretto necessario nei riguardi statici Così pure le costruzioni economiche, che ordinariamente hanno massa moderata, non devono sorgere lungo strade a forte traffico. Nelle murature di fondazione si deve introdurre uno strato di materiale tenace, elastico, che sia in grado di assorbire bene il rumore.

UN GIORNALE AMERICANO CONSIGLIA, CONTRO IL RUMORE E LA POLVERE IL GRATTACIELO, DOVE ESSI NON POSSONO GIUNGERE CHE COME IMPOTENTI FANTASMI.

Si devono poi evitare pareti e solai direttamente incastrati nei muri e munire quindi la superficie di appoggio delle travi, di strati di materiale che assorbano suono e vibrazione.

Nelle strade, il Brix suggerisce poi di interporre un foglio di asfalto o di cartone catra-

(1) Vedi «Le Vie d'Italia» 1931, pagg. 847, 913; - 1932, pagg. 93, 257.

mato tra la massicciata ed i cordoni dei marciapiedi. Si deve curare che la zona presso il marciapiede possa tenersi bene asciutta, perchè i terreni imbevuti d'acqua sono meglio atti a trasmettere le vibrazioni che non i terreni asciutti. Se appena è possibile devono disporsi zone a giardino tra le case e la carreggiata, poichè con ciò si assorbono ampiamente rumori e vibrazioni.

Nei riguardi delle pavimentazioni stradali, sono stati indicati altri provvedimenti. Si comprende senz'altro che sia proscritto l'acciottolato: ma anche i selciati a piccoli elementi e le pavimentazioni in pietre lavorate a punta grossa provocano sobbalzi dei carri pesanti e quindi rumori.

Meglio servono le pavimentazioni continue, cementizie od asfaltiche: oggi sembra diano ottimi risultati le pavimentazioni di mattonelle di gomma, che l'industria è riuscita a produrre non sdrucciolevoli e di forte durata. Se gli esperimenti in corso daranno buoni risultati, questa potrà essere la pavimentazione dell'avvenire per le vie a forte traffico, perchè si mantiene facilmente pulita, non richiede insabbiature, non è assorbente, e non trattiene la neve ed il gelo.

Dove si hanno rotaie, occorre che l'appoggio dei binari sia rincalzato con una massa che assorba il suono e le vibrazioni, altrimenti il passaggio delle vetture tranviarie darà luogo ad un rumore sordo, particolarmente molesto.

***

Però i provvedimenti più efficaci e più pratici sono sempre quelli che si possono adottare nella costruzione delle case.

A questo riguardo studî ed esperienze hanno permesso di stabilire alcuni principî generali che possono agevolare il raggiungimento della meta.

Si è intanto constatato come, tra i vari tipi di costruzioni, quelle di cemento armato siano particolarmente sonore. Ciò è dovuto non solo alle proprietà acustiche del materiale, che, essendo assai denso e compatto, riesce buon propagatore dei suoni, ma altresì al fatto che nelle costruzioni ordinarie si tende a caricare il ferro ed il cemento in misura eccessiva. Si è constatato inoltre come l'interrompere l'omogeneità del mezzo trasmettente riesca assai efficace per combattere la propagazione del suono e dei rumori.

Il provvedimento che meglio consentirebbe di attutire i suoni, sarebbe quello di formare i locali con pareti completamente assorbenti: tale condizione però si verifica difficilmente in pratica: pertanto ci si deve limitare ad adottare pareti assorbenti, con superficie dotate di un forte potere di riflessione dei suoni.

Occorre ancora tener presente che i rumori contornano gli ostacoli: e quindi non basta isolare pareti e solai: bisogna curare l'isolamento delle superficie di connessione ed evitare ogni comunicazione diretta della sorgente sonora con gli elementi della costruzione.

Si deve anche evitare che vi siano parti dell'edificio soggette a forte pressione: materiali ottimi dal punto di vista dell'isolamento acustico diventano pur essi conduttori dei suoni quando vengano fortemente compressi.

Occorre infine ricordare che molta influenza nella trasmissione dei rumori hanno le numerose condutture che traversano le case moderne e che negli isolamenti rispetto ai rumori ha notevole parte l'*elasticità* che, insieme alla densità del mezzo, contribuisce notevolmente alla propagazione dei suoni. Il piombo, invece, pure essendo molto denso è pessimo conduttore dei suoni, grazie alla sua plasticità.

***

Ma altri provvedimenti sono suggeriti dall'esame del modo con cui i rumori si propagano. Essi penetrano nelle case traverso l'aria, o anche mediante trasmissione per contatto attraverso le pareti che racchiudono le case.

Per evitare la propagazione dei suoni mediante l'aria, il mezzo più conveniente sarebbe di sopprimere tutte le aperture, non solo, ma tutti i giunti, le fessure e persino le toppe delle serrature. Ma è evidente che provvedimenti di questo genere non vanno affatto d'accordo con la pratica della vita che si vive.

Vi imaginate dei locali aereati per mezzo di canne aspiratrici, illuminati artificialmente, o almeno da finestre fisse con vetrate doppie o triple? Non che la tecnica non tenti anche questa strada, poichè già è pervenuta notizia della costruzione di case senza finestre: ma non sembra, nè è presumibile, che il tentativo possa aver molto sèguito. Tuttavia l'idea delle vetrate doppie e triple, stu-

diate in modo da rendere possibile lo stacco dei telai vetrati per la pulitura, ha trovato sèguito ed è adottata specialmente da alberghi che prospettano su strade a forte traffico, e che possono provvedere altrimenti alla ventilazione.

I rumori che si propagano attraverso le pareti si vincono isolando i muri, i pavimenti, i solai. Si è trovato che, in generale, la sovrapposizione di parecchi isolanti riesce più efficace che non un isolamento unico. L'ordine della sovrapposizione deve essere tale che si produca una serie di assorbimenti e di riflessioni del suono. In altre parole, conviene associare una sostanza porosa ed una impermeabile, con che il seguito di assorbimenti e di riflessioni che si verifica finisce con l'indebolire il rumore più violento fino ad attutirlo completamente. Occorre però che i vari strati isolanti siano associati con grande accuratezza perchè l'esperienza ha dimostrato che basta un semplice contatto, una punta che traversi gli strati isolanti per trasmettere il suono.

***

Può essere interessante conoscere alcuni dati sperimentali che possono servire di guida nella scelta degli isolanti. Ad una lastra assolutamente elastica, una lastra tipo, l'ideale degli assorbenti, quale non si incontrerebbe mai nella pratica, si è attribuito il potere assorbente massimo: ossia questa lastra teorica lascia passare 0,00 vibrazioni. Il sughero ne lascia allora passare 0,13, il caucciù 0,27, il *linoleum* di sughero 0,30, altri materiali isolanti 0,36. La finestra con doppi vetri non lascia passare che un decimo dei rumori che passano traverso la finestra a vetri semplici.

Il sughero sarebbe dunque, per quanto risulta dalle misurazioni istituite, l'isolante preferibile tanto per la sua elasticità, quanto per la sua impermeabilità e la sua eccezionale durevolezza e stabilità. Esso però costituisce un isolante di prezzo relativamente elevato.

Si usano perciò anche i tessuti ed i feltri asfaltati ed il cartone asfaltato. Per vibrazioni e suoni di piccola intensità si usano il feltro di lana, i feltri di fibre vegetali compressi in lastre, il cotone, e, dove si teme l'incendio, la fibra d'amianto.

I cartoni asfaltati o catramati hanno il vantaggio di potersi sovrapporre comprendendo strati d'aria, ciò che, per quanto si è detto, riesce assai vantaggioso allo scopo.

Si è visto che gli strati d'aria sono ottimi isolanti: ma v'è sempre il pericolo che una parete vuota dia poi al locale troppa risonanza: e allora si riempie il vano con polvere di sughero, con sabbia fine, o con segatura, o con detriti di torba.

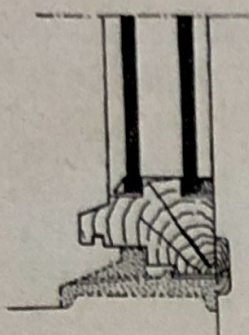
Sotto le membrature fortemente caricate, come muri di fondazione, pilastri e simili, si usa il feltro asfaltato, o, meglio ancora, il sughero compresso. Sono in commercio parecchi tipi di lastre formate con detriti di sughero agglomerati per compressione. Queste lastre si usano in diversi spessori, tanto isolatamente quanto comprese tra due strati di feltro asfaltato. Quando poi la compressione del sughero risulta troppo forte, le lastre si includono in un telaio di ferro. Non occorre ricordare qui che il sughero si può impiegare senza preoccupazioni nelle fondazioni, perchè è assolutamente resistente allo infracidirsi. Esso inoltre è in argomento il materiale principe grazie all'aria che tiene rigorosamente imprigionata nei suoi vacuoli, tanto che anche nell'acqua bollente il sughero si gonfia per dilatazione dell'aria, ma non la lascia fuggire.

***

Come vengono impiegati praticamente questi mezzi di difesa contro i rumori?

Riprendiamo l'argomento delle finestre. Il rumore passa attraverso le minime fessure, condotto com'è dall'aria, ma passa anche traverso il vetro, che non solo agisce di per sè come mezzo trasmettente, ma essendo una lastra sottile, entra alla sua volta in vibrazione producendo nell'aria che gli sta a contatto altre onde sonore.

Secondo le esperienze di Krueger, professore all'Università di Stoccolma, una lastra di vetro è un pessimo isolante, in quanto trasmette la voce umana in modo normale e ben percettibile. E pessimo isolante sono anche il vetro di 7 mm. e due vetri da 3 mm. accostati. Le condizioni sono un poco migliori quando si usino due vetri con una intercapedine di 160 mm., ma non sono ancora tollerabili neppure colmando l'intercapedine con segatura di legno.

Un isolamento sufficiente, che però lascia ancora udire la voce umana normale, sia pu-

CHIUSURA DI FINESTRA ISOLATA CON DOPPIO VETRO.

re senza eccessiva chiarezza di percezione, si ha usando tre vetri comprendenti camere d'aria fra l'uno e l'altro.

Concludendo, si può ritenere pressochè impossibile allo stato attuale della tecnica lo smorzare i rumori che giungono attraverso le vetrate. Conviene dunque ridurre al minimo, compatibilmente con le necessità di illuminazione e di ventilazione, la superficie delle finestre e munirle di vetrate triple.

Per quanto riguarda le porte, le esperienze eseguite su porte normali con telaio di 45 mm. e specchi di 12 mm, hanno dimostrato un cattivissimo isolamento. Per ottenere un isolamento discreto occorre usare due porte con una intercapedine d'aria di 117 mm. In Olanda si sono sperimentate con successo porte doppie che comprendono lastre di feltro rigido o di materiali equivalenti. Per evitare la trasmissione dei suoni traverso le fessure si orla la battuta con strisce di feltro o di gomma. Il mezzo più economico e tuttavia di discreta efficacia è costituito da un tendaggio di feltro applicato contro la porta.

CHIUSURA DI FINESTRA ISOLATA CON TRIPLO VETRO.

Un forte contributo alla propagazione dei rumori è dato dalle canne di ventilazione e dai condotti del fumo. Anche qui si sono studiati diversi provvedimenti. Nei condotti d'aria si suole interporre una camera munita di un diaframma che sia più largo della sezione del condotto ed abbia le fronti concave. Con ciò il suono viene riflesso, mentre l'aria passa lateralmente al diaframma.

Altri invece riveste il condotto con una materia che assorba il suono: ma i migliori risultati si ottennero con un dispositivo, sperimentato con ottimo successo dal « National Physical Laboratory » inglese, grazie al quale l'intercettazione dei suoni risulta completa. Un silenziatore di questo tipo fu usato per isolare condotti di ventilazione che trasmettevano fortemente voci e suoni di strumenti musicali.

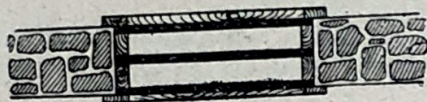
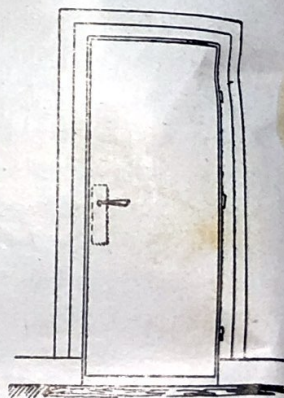
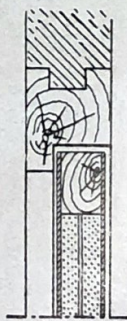
***

Per attutire i rumori che si trasmettono per contatto, occorre in primo luogo isolare la casa dal terreno su cui essa appoggia, ed impedire che le vibrazioni del terreno si trasmettano alla casa.

Abbiamo già accennato all'impiego del sughero, dei feltri asfaltati e degli altri materiali che offre l'industria come isolanti. Come si debbano disporre i materiali, risulta dalle figure che pubblichiamo. Un pilastro di cemento armato, o una stilata metallica richiedono un isolamento assoluto: mentre per le murature, di per sè stesse più porose, basta interporre nel muro uno strato isolante.

Occorre poi tener presente che i terreni compatti e rocciosi trasmettono i suoni al massimo, mentre l'argilla asciutta è assai isolante: poco meno lo è la sabbia secca. La presenza dell'acqua, anche in piccola quantità, rende l'argilla e la sabbia assai conduttrici: pertanto, dove è possibile, conviene prosciugare il terreno. Se nel terreno presso le fondazioni esistono cavità, conviene colmarle per evitare il formarsi di rimbombi.

Il problema dell'isolamento delle fondazioni di un edificio non si può considerare insolubile, grazie ai materiali che offre il commercio. Ricordiamo che la ferrovia sotterranea di Berlino passa sotto un grande albergo e non riesce affatto molesta. Pure eccellentemente isolato risulta l' Ufficio di Igiene di Amburgo, che nel sottosuolo è pure attraversato da una linea tranviaria.

Provvedimenti analoghi a quelli che si adottano per le fondazioni degli edifici si possono usare per le piastre di posa dei macchinari allo scopo di evitare che essi possano trasmettere le vibrazioni dovute al loro movimen-

TIPO DI PORTA ISOLANTE CON LASTRE DI FELTRO, ADOTTATA IN OLANDA.

to. In questo caso però, oltre agli ordinari materiali isolanti si possono adottare speciali ammortizzatori a molla che isolano le macchine dal suolo. Per le macchine a stantuffo si usano anche speciali equilibratori che attutiscono il rumore prodotto dal moto alternativo mediante masse che producano forze contemporanee, eguali e contrarie a quelle prodotte dalla macchina.

***

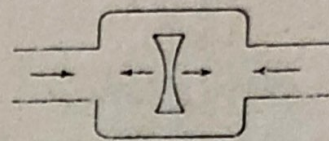
Nelle case d'abitazione la macchina d'ordinario più rumorosa è l'ascensore; il rumore è dovuto all'argano di sollevamento, al motore, agli ingranaggi, all'innesto del reostato. E' necessario che questa macchina utilissima sì, ma particolarmente molesta nei riguardi del rumore ch'essa produce, venga isolata nei modi indicati.

Le condutture d'acqua, che nelle nostre case si può dire penetrano in ogni locale, costituiscono, come si è visto, un elemento assai fastidioso della propagazione dei rumori. È quindi essenziale isolarle, mentre è meno necessario curare l'isolamento delle condotte di gaz, di vapore o d'aria compressa.

SEZIONI DEL SILENZIATORE ADOTTATO DAL « NATIONAL PHYSICAL LABORATORY » PER ISOLARE I CONDOTTI DI VENTILAZIONE.

Il risultato si ottiene interponendo un'isolante sui collari dei supporti che sostengono le tubazioni, oppure usando scatolette isolanti di cartone catramato che si posano nella muratura per evitare la trasmissione del rumore dal supporto alla muratura. Gli attraversamenti dei muri e dei solai devono essere isolati con nastri di gomma.

I solai devono alla loro volta essere isolati dalle murature interponendo il materiale adatto fra le travi e la muratura, là dove la trave poggia sulla muratura. L'isolante può essere costituito da feltro asfaltato, da sughero compresso, *linoleum* compresso o altro dei materiali isolanti che offre l'industria. L'isolare le travi, se evita la trasmissione del rumore attraverso i muri, non impedisce però che nel piano sottostante si sentano i passi di chi cammina al piano superiore. Perciò, quando si voglia ottenere un buon isolamento acustico sotto questo riguardo, si suole collocare uno strato adatto sotto il pavimento, avendo cura che esso sui margini del pavimento stesso risalga impedendo il contatto diretto con le murature.

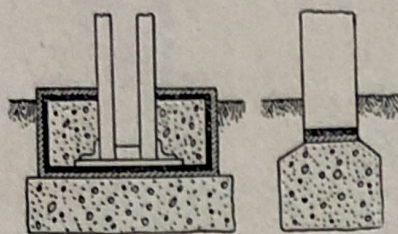
ISOLAMENTO DELLA FONDAZIONE DI UN PILASTRO DI CEMENTO ARMATO.

UN DIAFRAMMA COLLOCATO ATTRAVERSO UN CONDOTTO IN MODO DA IMPEDIRE LA TRASMISSIONE DEI RUMORI.

In casi specialissimi, dove si desidera la tranquillità assoluta, si forma sotto il solaio una soffittatura da esso indipendente e rivestita di materiali isolanti.

Le pareti dei locali costituiscono il punto più debole della casa moderna. Esse hanno raggiunto tale sottigliezza che tolgono all'abitazione il pregio prezioso dell'intimità. Le esperienze del Krueger avrebbero dimostrato come il rimedio stia tutto nel rendere maggiormente compatte queste pareti: esse dovrebbero pesare 175 kg. per mq.; condizione, questa, che contrasta con le necessità della pratica.

Occorre dunque cercar altre vie per raggiungere, almeno parzialmente, lo scopo. Si suggerisce pertanto di isolare i tavolati dal resto delle strutture murarie mediante l'interposizione dei materiali già ricordati. Si indica poi come conveniente allo scopo il formare i tavolati con elementi porosi e poco omogenei, che comprendano una intercapedine riempita con polvere di sughero o con altri materiali isolanti. Il cartone ondulato, impregnato di catrame, è un ottimo isolante; ottima è pure l'argilla secca. Quando l'isolamento debba essere rigoroso, conviene anche accostare al tavolato parecchi strati isolanti e rivestirli con tavole di gesso, o con un intonaco a stucco.

***

La rassegna dei modi che la tecnica offre per ridurre al minimo i rumori è stata al-

ISOLAMENTO DELLA FONDAZIONE DI UNA STILATA METALLICA E DI UN PILASTRO IN MURATURA.

quanto lunga: ma ci è sembrato conveniente diffonderci sull'argomento poichè è appunto questa rassegna che può portare a risultati pratici i ragionamenti che abbiamo fin qui tenuto.

Dobbiamo anche aggiungere che, specie nel campo alberghiero — che pei turisti ha maggiore interesse — non mancano sin d'ora le applicazioni: e sono applicazioni che insegnano.

A Costantinopoli esiste un albergo, l'Hôtel Stambul Palace, che, (a quanto ne riferisce il Touring Club di Francia, che pure ha condotto una energica campagna contro i rumori), si è particolarmente studiato di evitare la propagazione dei suoni nell'edificio. La costruzione è stata curata in modo che conversazioni telefoniche, clamori, e rumori qualsiasi sono impercettibili. E l'albergatore fa apprezzare alla sua clientela i vantaggi che offre il suo albergo con questo fervorino: « Il viaggiatore che giunga a Stambul dopo parecchi giorni di viaggio per terra o per mare sente la necessità di quiete, e domanda pace pel corpo e per lo spirito: ha bisogno di riposo e deve fuggire il rumore. Tanto se egli viaggia per affari, come se viaggia per diporto, dovrà persuadersi di questa verità essenziale per la sua salute e pel suo benessere »!

Del resto in Germania esiste una *Lärmschutz-Verband* la quale si adopera energicamente perchè si formi una lista di alberghi che i tedeschi chiamano *Ruhe-hotels* e che noi potremmo chiamare *Alberghi della quiete*.

Per essere inclusi nella lista dei *Ruhe-hotels* occorre che in tali fabbricati siano soddisfatte sei condizioni: 1) Deve essere possibile oscurare la camera con griglie scorrevoli in modo che la luce sia regolabile; 2) deve esistere una sala, di dimensioni non eccessive, dove sia proibita severamente ogni conversazione: questa sala deve essere lontana il più possibile dai luoghi dove si fa musica: nell'albergo stesso non deve esistere sala di musica; 3) le porte devono essere munite di chiusure automatiche a glicerina, escluse assolutamente le chiusure ad aria compressa; 4) gli ospiti rumorosi devono essere esclusi inesorabilmente dall'albergo: a tale scopo si deve formare la lista nera dei disturbatori, ciò che si presume migliorerà i viaggiatori molesti, che in generale sono pochi e sempre i medesimi; essi devon trovar chiuse le porte dei migliori alberghi, che da ciò non avranno danno maggiore del vantaggio che riceveranno dall'apprezzamento degli altri viaggiatori; 5) durante la prima ora dopo il pasto diurno non si deve disturbare chi vuol dormire; si devono quindi sospendere anche tutti i lavori che si possono fare in altro tempo, come il bagnare avanti l'albergo, il battere i tappeti, lo scopar neve: si deve anche curare il più possibile che i cani non abbàino; 6) infine si deve badare che il risvegliare gli ospiti di buon mattino non disturbi i vicini di camera: il battere ed il chiamare alle porte deve essere proscritto: si deve preferire un campanello elettrico che si manovri dall'ufficio del portiere, ma non squilli troppo forte.

AMMORTIZZATORE A MOLLA PER APPOGGIO DI MACCHINARI.

E, tanto per chiudere l'argomento alberghiero, segnaliamo la circolare che la lega degli *Amis de Nice* fa collocare nelle camere dell'albergo tenuto dal suo vice presidente M. Joussery per invitare i clienti a collaborare alla lotta contro i rumori. La lettera che si fa trovare a tutti i nuovi arrivati è firmata « Un ami de Nice » ed è del seguente tenore: « Caro vicino, io ho preso impegno di evitare di sbattere le porte, di non far rumore nei corridoi, di parlare a bassa voce nella mia camera per non disturbare il vostro sonno. Forse vi sarà gradito fare lo stesso nei miei riguardi: in tal modo noi certo troveremo piacevole il soggiorno in questo albergo. Vi saluto cordialmente ». Non ci si può esprimere con maggior garbo persuasivo per dir

PIASTRA DI POSA PER LA FONDAZIONE DI UNA MACCHINA.

cose che altrimenti potrebbero riuscire ostiche all'amor proprio di certi viaggiatori.

***

Per quanto riguarda la produzione dei rumori occorre intervenga l'azione dell'Autorità. A quanto risulta, nel Codice della strada saranno introdotte le disposizioni necessarie. Intanto a Roma, a Milano, a Genova, a Firenze si sono già presi provvedimenti per vietare lo scornettamento delle auto nelle ore notturne.

D'altronde, se nella maggior parte dei casi basterebbe esigere il rispetto rigoroso delle norme sancite dai regolamenti, è necessario tuttavia che vengano adottati mezzi per reprimere e prevenire la produzione dei rumori.

ISOLAMENTO DELL'ATTACCO DI UNA CONDUTTURA D'ACQUA.

Il controllo dei veicoli, l'adozione di segnali a suono non lacerante, l'obbligo di segnalazioni rare e di corta durata, il vietare l'uso di apparecchi radio con altoparlante nell'abitato, l'obbligo di bene assicurare i carichi pesanti e rumorosi devono formare oggetto di speciali disposizioni.

Il Sindaco di Chambery ha formulato, per esempio, un breve regolamento col quale vieta nelle ore notturne ogni grido, ogni discussione, o richiamo ad alta voce sulla via pubblica. È pure vietato nelle stesse ore alle automobili, alle biciclette e in genere a tutti i veicoli l'uso di segnalazioni acustiche: e quando esse siano prescritte dal Codice della strada si deve fare un segnale breve e di intensità moderata. È proibita la messa in marcia e la circolazione di veicoli non muniti di silenziatore, come è vietato lo stazionare senza fermare il motore.

ISOLAMENTO DELL' APPOGGIO DI UN TRAVE.

E' pure fatto divieto nelle ore notturne di trasportare e di maneggiare merci, nonchè di esercire mestieri che diano luogo a rumori non solo sulla strada, ma anche all'interno degli edifici. Non si possono far funzionare orchestre, pianoforti, fonografi, nè altri apparecchi che producano suoni, nei caffè, nei ristoranti, negli alberghi: è pure vietato il giuoco delle bocce. Gli animali devono tenersi in luoghi chiusi e lontani dall'abitato. E sono anche vietate le discussioni rumorose se esse si possono sentire dalla pubblica via e possano disturbare il sonno del vicinato.

APPOGGIO PEL MECCANISMO DI UN ASCENSORE.

Insomma il Sindaco di Chambery ha provveduto, con un esempio degno di imitazione, ad assicurare il riposo dei suoi amministrati.

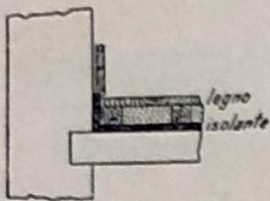
***

Infine un mezzo di non piccola efficacia nella lotta contro i rumori è dato dai concorsi indetti per la soluzione di determinati problemi pratici. In Francia, di questi concorsi se ne son fatti parecchi e con successo non solo per quanto riguarda i risultati tecnici, ma pel forte contributo di propaganda che essi hanno fornito.

Argomento pei concorsi non manca appunto nei vari problemi tecnici che presenta oggi la costruzione della casa e soprattutto la costruzione degli alberghi. Si può studiare un tipo di sveglia, come una chiusura automatica di porta a buon mercato: un silenziatore delle condotte d'acqua, come un tipo di pavimentazione pei corridoi. I problemi da risolvere non mancano, specie se si vuole che la soluzione tecnica vada di pari passo colla soluzione economica.

Ed è pure importante l'istituzione di esperienze sui materiali isolanti. E' necessario che le proprietà dei vari materiali che vengono messi in commercio siano sperimentate da laboratorî che diano al riguardo tutte le garanzie di serietà e di imparzialità. Solo per questa via si potrà discernere nella quantità di materiali che viene offerta quali meglio rispondano alle necessità pratiche.

Gli esperimenti dovrebbero eseguirsi sulla trasmissione ed eventualmente sulla riflessione di suoni che siano i più semplici possibili nei registri: grave, medio ed acuto, e con intensità debole, media e forte. Poi si dovrebbe esperimentare la trasmissione di rumori prodotti dall' urto contro le pareti, con tre intensità diverse.

ISOLAMENTO DI UN PAVIMENTO IN LINOLEUM.

ISOLAMENTO DI UN PAVIMENTO DI LEGNO.

I suoni ed i rumori trasmessi dovrebbero registrarsi entro una cabina specialmente costruita su adatti apparecchi di misura.

Occorrerebbero poi osservazioni complementari circa l'aspetto, il peso del materiale per decimetro cubico, le sue caratteristiche di resistenza, la permeabilità e la porosità all'acqua e all'aria, il coefficiente di conduttività calorifica alla temperatura ed infine la resistenza del materiale al fuoco.

Come si vede, la lotta contro i rumori può trovare svariate espressioni in campi diversissimi. Se tutti siamo convinti della necessità di questa lotta, a tutti è dato il collaborare in qualche modo per attenuare questa piaga della moderna civiltà. Non dimentichiamo l'importanza della crociata che ormai tutte le nazioni più progredite hanno bandito contro i rumori, e poichè è possibile intervenire e provvedere, provvediamo con tutta energia e con tutti i mezzi che il progresso della fisica e dell'arte costruttiva ci offrono.

Soprattutto non desistiamo dal lottare contro i rumori: non lasciamoci vincere dallo scetticismo circa i risultati che si possono raggiungere e circa l'efficacia della nostra collaborazione. Il rumore urbano è costituito dal sommarsi di molti rumori diversi che, presi singolarmente, potrebbero anche essere trascurabili: perciò se ciascuno porterà il contributo della propria collaborazione questo insieme di frastuoni potrà essere ridotto a misura tollerabile.

ISOLAMENTO DI UN PAVIMENTO IN PIASTRELLE.

Ricordiamoci, del resto, che non dobbiamo recare ad altri quelle molestie che noi non vorremmo subire. Anche nell'argomento rumori questa regola fondamentale di urbanità deve essere la nostra guida.

E ricordiamoci anche che la circolazione nelle strade è tanto più sicura quanto meno essa è rumorosa. Il conducente che non si abbandona alla voluttà dello scornettare riesce meglio padrone dei propri atti e non stanca i propri nervi: non sbalordisce i passanti, non aggiunge guai al caos della circolazione, nè confonde le idee dei pedoni che non sanno più a chi badare quando sono da ogni parte assaliti da suoni laceranti, improvvisi, disordinati.

CESARE ALBERTINI.

(fot. Fiorentini)

B. BELLOTTO: L'ABSIDE DELLA CHIESA DEI MIRACOLI E DI S. MARIA NUOVA A VENEZIA.

VENEZIA DI IERI E DI OGGI

Più di vent'anni sono quel fedelissimo di Venezia che è Ricciotti Bratti, l'attuale Direttore del Museo Correr, pubblicava un opuscolo, adesso quasi introvabile, su *Venezia scomparsa,* nel quale documentava, con la parola e con le illustrazioni, alcuni fra i tanti casi di inconsulta trasformazione della sua città, per cui luoghi caratteristici di essa erano stati sfigurati o addirittura dissolti in ampliamenti banali, e le ragioni della modernità erano state soddisfatte, a farlo apposta, col minimo di rispetto per le ragioni dell'arte, della storia, soprattutto del carattere che rende Venezia così singolare.

Lo scritto dell'amico Bratti è in qualche punto, naturalmente, superato: per esempio là dove lamenta l'interramento della *sacca* di S. Elena, fra l'isoletta di questo nome e la punta estrema dei Giardini Pubblici. In quella *sacca,* in quel bacino si specchiava una volta l'isola con la bella chiesa del Quattrocento, tutta fasciata di verde, memore delle antiche vicende conventuali e delle belle opere d'arte che la facevano insigne prima che la napoleonica soppressione degli Ordini religiosi ne provocasse la spogliazione. A consolare il rammarico della decadenza rimaneva quell'ampio specchio d'acqua, che dava per tanta amarezza altrettanta poesia: una tipica poesia lagunare, dove la solitudine diventava un'aristocrazia e quasi un orgoglio.

Ora, che cosa era avvenuto di quel bacino, nel 1911? Interrato da non molti anni, ostentava in grame sagome di tettoie e di capannoni, interrotte dallo scatto di qualche camino, un'ambizione industriale che si era arenata ai primi passi: sicchè l'abbandono del luogo ne metteva in luce sinistra la deturpazione. Ma dopo vent'anni il quadro è mutato; la sacca di S. Elena si è trasformata in un vasto quartiere, che ha creato alla città senza sfogo un respiro provvidenziale, non ancora condotto agli ampi limiti possibili. Si può dubitare se tutte le case del quartiere nuovo sieno bene intonate alle case vicine e al quadro a cui si affacciano: si può temere che in qualche luogo la migliore intenzione

(fot. Fiorioli Della Lena)

PRIMO TRATTO DEL CANAL GRANDE CON LA CHIESA DI SANTA LUCIA AL POSTO DELLA STAZIONE ODIERNA E LA CHIESA DELLA CROCE AL POSTO DEL GIARDINO PAPADOPOLI (DA UNA STAMPA DEL VISENTINI AL MUSEO CORRER)

di questo mondo sia stata tradita nell'esecuzione. Insomma si poteva, certo, far meglio; ma riconosciamo che poteva anche accadere di vedere sorgere un quartiere decisamente brutto, mentre ciò non è. Quanto alla chiesa che si specchiava nella sacca, bisogna pur ammettere che doveva essere un bel quadretto, sì, ma che di fronte alla necessità di espandersi, incombente alla città con un'urgenza tragica ignota altrove, il sacrificio del bel quadretto era inevitabile

Si capisce, anche l'inevitabile è doloroso sempre quando si tratta di toccare Venezia; e la lunga maturazione del problema del ponte con la terraferma è significativa. Che il nuovo ponte fosse necessario nessuno dubita, solo che abbia saggiato nel vivo, dimorando a Venezia, la decadenza economica e perfino spirituale della divina città. A sanare codesta decadenza, gli avversari del ponte non sapevano offrire che un rassegnato allargar di braccia, dimenticando che la grandezza di Venezia crebbe e durò finchè essa fu pronta a lottare: contro il mare e la terra, contro i rivali e i pirati, contro i Turchi e contro l'Europa.

Quando cominciò a rinunziare, si avviò lentamente a morire. Pensare che i Veneziani dei grandi secoli, se rivivessero, rinuncerebbero ad affrontare il problema dell'avvenire della loro città, sarebbe eresia: come — che so? — attribuire a Francesco Morosini l'animula trepida dell'ultimo doge.

A buon conto, non sarà mai abbastanza lodato il conte Volpi per aver liberato Venezia dall'insidia industriale, non condannandola a isterilirsi in una contemplativa solitudine di museo, ma suscitandole all' estremo lembo della terraferma il cantiere della futura ricchezza. O vorremo condannare anche la creazione di Porto Marghera perchè ha imposto di risolvere, finalmente, l' antica questione del ponte? Che la risoluzione sia stata così tardiva non è da lamentare: bisogna anzi accettare e apprezzare questa lentezza nel decidere i grandi dibattiti che toccano l'integrità di Venezia. Non è solo una garanzia di ponderazione, più che mai doverosa: è anche l'espressione di questa unica poesia di Venezia, che non vuol morire, e si dibatte e protesta e piange ogni volta che vede spuntare una sfida o una minaccia.

***

A tal proposito è significativo il criterio di relativa misura col quale è stato ideato il *Rio Novo*, che metterà in comunicazione il

IL PRIMO TRATTO DEL CANAL GRANDE COL GIARDINO PAPADOPOLI. (*fot. Fiorioli Della Lena*)

piazzale d'arrivo del nuovo ponte sulla laguna col punto centrale del Canal Grande: criterio che ha permesso di limitare gli abbattimenti al puro necessario.

È un fatto invece che là dove furono, nell'800, squarciate le carni della vecchia Venezia con la punta del piccone, ciò che oggi colpisce di più è la lapide commemorativa dello sventramento. Piccola lapide, di solito, ma la data e il nome patrizio del sindaco demolitore non lasciano dubbio sulle intenzioni celebrative del timido rettangolino di pietra. Un nome e una data di vittoria, insomma. vittoria dello spazio e della luce sull'angustia e sull'ombra. E non si può negare, a considerare le cose in modo unilaterale, che quei bravi signori, devoti indubbiamente alla loro città, avessero pienamente imparato a considerare le questioni veneziane in modo più complesso: il che non è detto che debba impedire le risoluzioni opportune, in rapporto con le necessità della vita pratica.

Certo il sistema ideale sarebbe.... il sistema Bellotto. Alludo al geniale paesista del Settecento, al nipote del Canaletto, che nella deliziosa Mostra del Settecento italiano, del 1929, era rappresentato da alcuni quadri di una larghezza ariosa e lucente, nei quali splendeva come una conquista impetuosa della realtà. Un suo quadro, l'*Abside della Chiesa dei Miracoli e di S. Maria Nuova a Venezia,* saldissimo nella costruzione e quasi spavaldo nei risalti di luce e d'ombra, ci presentava di fronte alla chiesa dei Miracoli, di qua dal rio, l'abside di S. Maria Nuova. Fedele l'immagine dell'una e dell'altra; chè la stessa abside (e l'abside sola) si può vedere in qualche quadro di un secolo fa, di quando cioè la chiesa c'era ancora (fu demolita nel 1852), e sorgeva dove oggi è il Campo dello stesso nome. Ma se nella tela del Bellotto il profilo dell'abside è documentario, se basta a farci intendere l'aspetto di un angolo di Venezia ora profondamente trasformato, la parte di mezzo del quadro è scenario in gran parte ideale. Quel ponte slanciato, quel largo sfondo di cielo, quella prospettiva aperta e lontana con quell'affacciarsi di campanili e di cupole è tutto arbitrio del pittore, che ha trasformata la realtà con un solenne soffio di poesia, l'ha ampliata e quasi aperta, e ha fatto il contrario di quel che facevano i trasformatori reali di Venezia. Questi interrarono non so quanti rii: il Bellotto un piccolo rio come quello dei Miracoli lo allargava tanto da farci entrare le fantasie del suo capric-

(*fot. Fiorioli Della Lena*)

CAMPO S. STEFANO CHIUSO IN FONDO DA ALTE CASE (DA UNA STAMPA DEL VISENTINI AL MUSEO CORRER).

cioso cervello d'artista. Abbelliva così il vero, ma soltanto nei regni del possibile fantastico e pittorico.

Noi invece da questa variazione artistica su un vecchio tema veneziano dobbiamo ritornare alla realtà autentica: a quella di ieri o di ieri l'altro, paragonata con quella d'oggi. E riconosciamo intanto — perchè anche in

(*fot. Fiorioli Della Lena*)

CAMPO S. STEFANO NELL'ASPETTO ATTUALE CON LO SFONDO DEL GIARDINO E PALAZZO FRANCHETTI, E IN MEZZO IL MONUMENTO A NICCOLÒ TOMMASEO.

(fot. Fiorioli Della Lena)

CHIESA E FONDAMENTA DI S. LUCIA, DOVE ORA SORGE LA STAZIONE FERROVIARIA. (DA UNA STAMPA DEL VISENTINI AL MUSEO CORRER).

questo argomento le prevenzioni assolute non giovano — che non tutte le demolizioni e le trasformazioni operate a Venezia l'hanno deturpata o almeno involgarita. Certo sarebbe interessante veder la faccia di uno che avesse il coraggio di difendere, per esempio, la calle larga Ventidue Marzo: strada centralissima e ben nota, sicchè non occorre illustrarla per mostrare come il gusto pacchiano e il disprezzo per il carattere veneziano abbiano congiurato a farne un pretenzioso campionario di modernità bottegaia, senza riuscire per altro, fortunatamente, a mortificare la fantasiosa facciata barocca di San Moisè. Nè sarebbe possibile documentare in questo caso l'altro aspetto della realtà, quello di ieri, che, al posto dell'ampia strada di oggi, doveva serrarsi intorno a qualche calle angusta, con qualche ponte senza storia e qualche specchio di rio senza importanza: una piccola realtà anonima, che non poteva tentare l'osservazione riproduttrice dei pittori o degli incisori. Ma appunto la condanna della stradona rifatta è nel rimpianto che proviamo, al confronto, dell'umiltà domestica di un tempo, che pure neanche conosciamo.

Invece il discorso può essere qualche volta diverso, e più consolante, se paragoniamo

(fot. Fiorioli Della Lena)

LA STAZIONE FERROVIARIA DI S. LUCIA.

CAMPO S. ANGELO CON LA CHIESA E IL CAMPANILE CHE FURONO DEMOLITI: NELLO SFONDO IL CAMPANILE INCLINATO DI S. STEFANO. (DA UNA STAMPA DEL PIVIDOR AL MUSEO CORRER).

alla cupola verde di S. Simeone Piccolo, alla facciata degli Scalzi, signorile ma troppo allineata con le neutre vicinanze architettoniche, e a questa sontuosa chioma verde che si curva verso l'acqua con la sua sensualità vellutata. E all'opposto la chiesa della Croce, con le sue forme modeste, con la timidezza del suo volto austero, dove un grand' occhio ingenuo sormontava l'esile croce slanciata, non poteva ambire evidentemente a un ufficio decorativo importante. Sentinella ferma su un estremo lembo della città — e il sestiere di S. Croce è anche adesso fra i più fuori mano — sembrava voltare le spalle agli splendori del centro e rinchiudersi in se stessa con una rigidezza ascetica e un poco scontrosa.

La stessa parola cordiale, con serene inflessioni signorili, ci viene incontro molto più avanti, ancora lungo il Canal Grande, da un altro gran ciuffo di verde: il giardino Franchetti al ponte dell'Accademia. L'acqua, a Venezia, lega e fonde qualche altro luogo della Venezia odierna col ricordo — documentato nelle tante preziose incisioni del museo Correr — dello stesso luogo in tempi passati. E, per cominciare, il Giardino Papadopoli, all'inizio del Canal Grande quasi di rimpetto alla Stazione, non fa rimpiangere la chiesa e il convento della Croce, che sorgevano sull'area di esso, e che furono abbattuti all'inizio del secolo scorso.

Quella grave massa verde che straripa di sul muro rossigno là sul primo giro del Canal Grande, dove s'inizia, con un gioco prodigioso di sfondi variopinti, la gran parata della bellezza di Venezia, dà un accento caldo e solenne di nobiltà a un tratto d'acqua, che riuscirebbe a stento a riaversi dall'accostamento volgare degli edifici ferroviari e dell'atroce ponte di ferro se non si raccomandasse appunto

CAMPO S. ANGELO NELL'ASPETTO ATTUALE CON IL MONUMENTO A PALEOCAPA.

(*fot. Fiorioli Della Lena*)
CAMPO DI S. PATERNIAN COL CURIOSO CAMPANILE DELLA CHIESA DEMOLITA. (DA VECCHIA FOTOGRAFIA).

ogni cosa: ma si veda come la fusione sia rinsaldata dal verde dei pochi, oramai, e ridotti giardini, e si concluda pure che fra i danni inferti alla città nessuno forse è così

(*fot. Fiorioli Della Lena*)
CAMPO DI S. PATERNIAN NELL'ASPETTO ATTUALE, COL MONUMENTO A DANIELE MANIN.

(fot. Fiorioli Della Lena)

IL FONDACO DEI TURCHI PRIMA DEL RESTAURO DEL SECOLO SCORSO. (DA STAMPA DEL LOVISA AL MUSEO CORRER).

delittuoso come la distruzione delle zone alberate e fiorite: qualcosa come l'acceleramento di una musica divina ottenuto con la soppressione o con la strozzatura delle pause.

E anche questa volta il verde ha avuto ragione delle malinconie nostalgiche facili a sorgere dall'amarezza di una demolizione. Pittoresco era senza dubbio — a giudicare dalla bella incisione del Visentini — lo sfondo del Campo Santo Stefano con quella maschia casa un po' grezza che faceva da schermo al lato posteriore dal Palazzo Cavalli (non ancora Franchetti), più modesto naturalmente della superba facciata a specchio del Canal Grande: ma non si riesce a dar torto al conte di Chambord che, divenuto proprietario del palazzo dopo un Arciduca austriaco, fece demolire la vecchia casa, sfrattò uno *squero* vicino, e piantò il giardino che non va misurato sulla sua estensione ma sull'ufficio decorativo adempito con discrezione e insieme con generosa finezza. Se il vecchio sfondo poteva far pensare al buon *piovan* di San Vidal che traversava la calle per rincasare salutato da qualche donnetta o apostrofato a volo da qualche parrocchiano gioviale, lo sfondo di adesso sembra creato da uno scenografo con un criterio di armonia grandiosa e insieme di varietà. Dopo il pacato classicismo del palazzo Loredan (ora Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti) e dopo la candida nobiltà palladiana della facciata di San Vidal, la massa scura del giardino, tutta mossa e spezzata, e, sotto la ringhiera, lo zoccolo bianco, e sopra il civettare del palazzo Franchetti in quello, sia pure, che ha di più rifatto e di meno felice, compongono un quadro di serena maestà, che contribuisce a fare di questo campo uno dei più festosi di Venezia. E Nicolò Tommaseo, ritto lì in mezzo sul suo piedestallo, ha l'aria di dimenticare anche lui i suoi corrucci e di abbozzare, in quella sua gran barba di profeta, un sorriso, finalmente, senza malizia.

* * *

Ma non sempre possiamo, nel confronto fra la Venezia di ieri e quella d'oggi, evitare il rimpianto.

E per ricominciare dalla Stazione, la felicità del giardino Papadopoli è castigata dall'aspetto certamente non artistico delle costruzioni ferroviarie di fronte.

(*fot. Fiorioli Della Lena*)

IL FONDACO DEI TURCHI NELL'ASPETTO ATTUALE.

Stazione di Santa Lucia: è il suo nome ufficiale: ma non so se l'onore del nome basti a risarcire la Santa di quello che le hanno tolto. Le hanno tolto, infatti, con la chiesa, semplice, arguta, sveltita dai due campanili in simmetria, un antico luogo di riposo. Perchè in quella chiesa Santa Lucia riposava da secoli, e dopo la demolizione di essa i suoi resti vennero trasportati nella vicina di S. Geremia. Si era nel 1860 o giù di lì: il ponte ferroviario sulla Laguna aperto fin dal 1841 aspettava di essere integrato da una Stazione degna, per allora, della città e sufficiente ai suoi bisogni. E allora... e allora noi stiamo probabilmente confrontando cose che non vanno confrontate: le necessità ferroviarie con la bellezza tradizionale di un tratto del Canal Grande: l'architettura spontanea di una città edilmente originalissima e l'architettura burocratica di un edificio pubblico odierno. Sarà: ma perchè tacere il vóto che nel rimaneggiamento di tutta quella zona, che sarà imposto dal nuovo ponte sulla laguna, non si parta da altrettanta rassegnazione o da altrettanta rinuncia di fronte alle esigenze estetiche della città? E intanto contempliamo nelle vecchie incisioni la riva pittoresca con la chiesa nel centro, a covare il convento e i palazzetti a fianco: il sacro e il profano così affratellati a creare, mutevole, gaio, melodioso, il primo spunto di poesia per chi imboccava il Canal Grande. E se ci tocca una punta di rammarico, non prendiamocela con la Stazione, melensa sì ma abbastanza modesta, e neppure col tronfio palazzo della Direzione Compartimentale. Piuttosto offriamo il nostro rammarico alla Santa, eretta in bronzo su un pilone a espiazione e a ricordo: alla Santa, che non può insegnarci che il perdono.

Del resto il perdono qualche volta è anche meno facile: per esempio nel caso della chiesa di Sant'Angelo, che sorgeva nel campo dello stesso nome, proprio dove sorge ora il monumento a Pietro Paleocapa.

Pietro Paleocapa: idraulico, ministro, patriotta insigne, e soprattutto innocente dell'essere stato posto a sedere sull'area della chiesa dell'Angelo Michele, demolita nel 1837. Aggiungiamo che Campo Sant'Angelo, con le belle facciate dei suoi palazzi, è attraente e squisitamente veneziano. Ma a vedere nelle vecchie stampe la chiesetta raccolta all'ombra dello snello campanile, e a veder questo campanile appaiato al maggiore fratello, quello di Santo Stefano, si vorrebbe non distrut-

(fot. Fiorioli Della Lena)

PIAZZA SAN MARCO CON LA CHIESA DI SAN GEMINIANO, PRIMA DELLA COSTRUZIONE DELL'ALA NAPOLEONICA. (DA STAMPA DEL VISENTINI AL MUSEO CORRER).

ta per sempre la vita di quei motivi pittoreschi, che poi mascheravano delle squallide costruzioni ora scoperte nel lato più umile del campo. È vero d'altra parte — consoliamoci in qualche modo! — che la solitudine attuale del campanile di Santo Stefano e la modestia delle case rimastegli ai piedi gli hanno reso più agile quello scatto possente verso l'alto, scatto che un caso pittoresco ha còlto e arrestato su una linea di curiosa inclinazione.

Un compenso di tal genere manca, per esempio, in Campo Manin. Un campo, questo, che ha il privilegio di esser chiamato da tutti col nome nuovo, il nome del grande patriota. Nessuno rinunzia a dire, all'antica, Campo San Stefano anzichè Campo Morosini, o Campo della Bragora anzichè Campo Bandiera e Moro. Per Manin invece, istintivamente, è avvenuto il piccolo miracolo; e il nome antico di Campo San Paternian è caduto in oblio, in onore del nuovo patrono. E lì, di Daniele Manin, c'è la casa, e in mezzo al Campo c'è la statua, molto decorosa.

Ma il nome di San Paternian era quello di una chiesa che sorgeva su quell'area, in mezzo a un groviglio di vecchie case, e di mezzo alle case si alzava una rarità se non proprio una bellezza: uno strano campaniletto pentagonale che risaliva, nientemeno, al 999. Non fosse che per la sua originalità, quel campanile non doveva essere sacrificato: nè è detto che fosse indispensabile sacrificare la chiesa, la quale, se non altro, conteneva belle pitture e, pare, la tomba di Aldo Manuzio, che aveva lì vicino la famosa stamperia. Tutto questo, ora, è molto lontano: banche e uffici si sono insediati in codesto campo, arioso, dignitoso, ma insignificante: quasi la sola che resista al mutamento, con le sue semplici forme di un tempo, è proprio la casa di Manin, prossima sede, si spera, del Museo del Risorgimento.

E che cosa era possibile salvare in quel lembo estremo di Dorsoduro, a S. Nicolò dei Mendicoli, dove ci si spinge tanto di rado? Forse tutto, e forse nulla. Tutto, se il Cotonificio veneziano fosse stato costruito in altro posto. Nulla, se si pensa che non era facile, allora, trovare il luogo da costruirvi un grande stabilimento industriale (Porto Marghera era ancora di là da venire), e che qui si era, a buon conto, sull'orlo della città. E realmente la contrada fino alla chiesa è intatta: intatta la festosità di quella vita traboccante nelle calli e nei campielli dalle vecchie case scalcinate, dove qualche tastiera aerea di bizzarri camini in fila o qualche bifora stilizzata perpetua la nobiltà di Venezia: meglio che intatta la chiesa sapientemente restaurata e ricondotta all'antico; intatto il nudo campanile quadrato: intatto il « campo » ove spunta l'erba, e in un canto la colonnina col leone alato, insegna di una comunità po-

(*fot. Fiorioli Della Lena*)

PIAZZA SAN MARCO NELL'ASPETTO ATTUALE.

polare, quella dei Nicolotti, che ebbe importanza di fazione cittadina e perfino un proprio doge, decorativo, è vero, ma ufficialmente riconosciuto. Ma sul fianco della chiesa una statua di santo, in una nicchia, è decapitata. Qualche cosa forse piange in questo povero campo solitario. E difatti di là dal rio, di fronte alla chiesa, dove un giorno continuava in un disordine armonioso di case questa Venezia popolana, si allinea spietato con le sue file di finestre un lato del Cotonificio. A rompere l'incanto basterebbe anche meno: la poesia di San Nicolò, ahimè, è dimezzata per sempre.

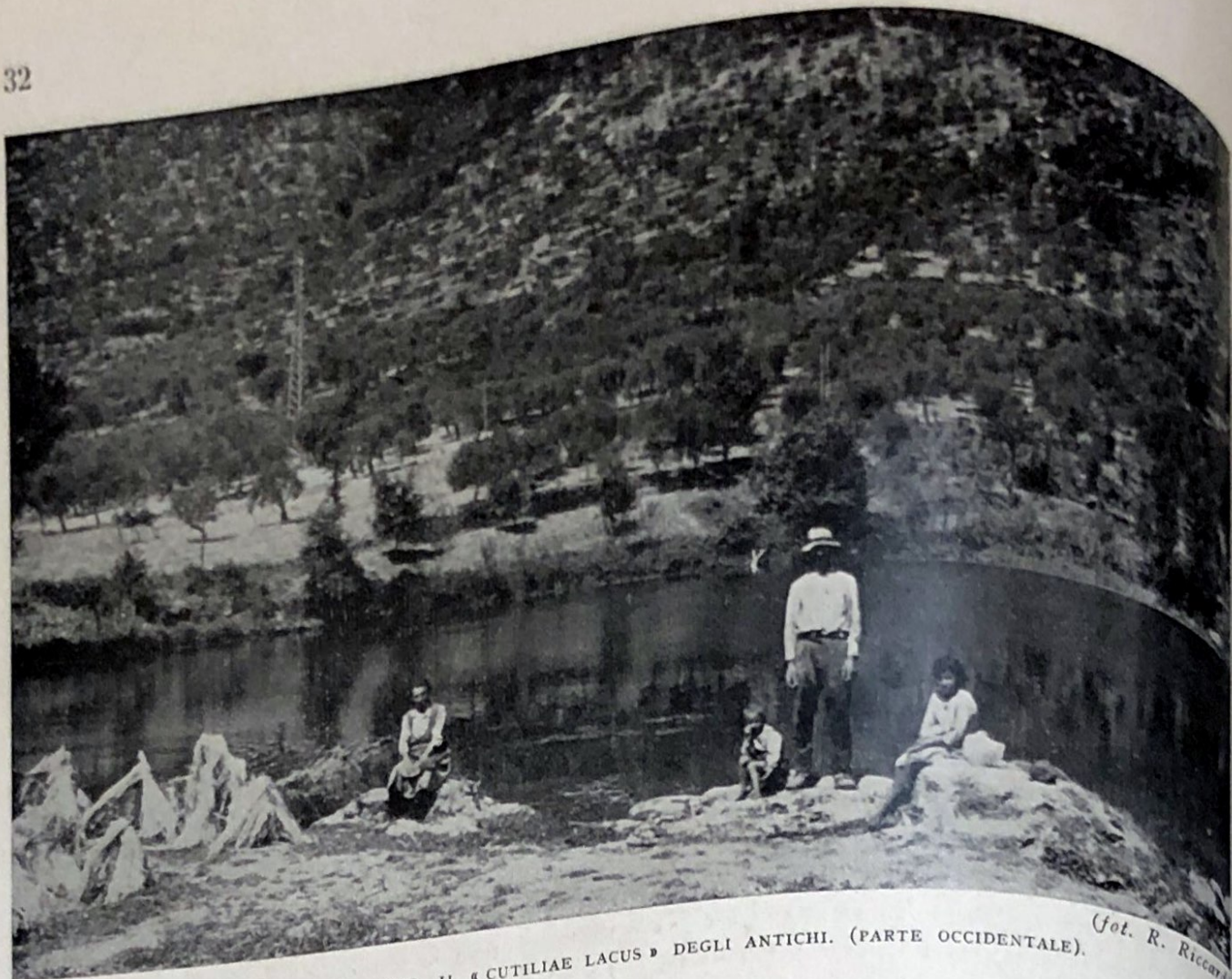
***

Finalmente — a chiudere il discorso già lunghetto — ricorderò due casi (non forse i soli, ma i più vistosi) di guasto preterintenzionale: di intenzioni, cioè, lodevolissime attuate con scarsa genialità. Uno è il caso del Fondaco dei Turchi sul Canal Grande. Già palazzo privato, poi concesso ai Turchi per il loro commercio, era nel 1858, quando lo acquistò il Comune, nelle condizioni in cui si vede nella stampa riprodotta alla pag. 28: anzi in condizioni peggiori, perchè i Turchi dell'incisione non c'erano più e disgraziatamente la costruzione minacciava di rovinare. Era naturale quindi che il Comune pensasse a restaurarlo e anche a liberarlo da costruzioni parassitarie e indecorose: ma lo si guardi qual è ora, e si dica se il restauro non poteva essere più sobrio e meno fantasioso: di una fantasia, poi, tutta accademica e pedantesca. Fu a lungo sede del Museo Correr, e ora vi risiede il Museo di Storia Naturale: ma il prospetto sul Canal Grande è già esso un po' architettato con spirito da museo, e non con spirito di vita. È innegabile che ora si saprebbe fare assai meglio, chè adesso i restauri non servono, di solito, a contraffare l'antico o l'esotico: se mai, solo a conservarlo o a ripristinarlo, se e quando si può.

Nè sarebbe probabile ai giorni nostri che un artista o più artisti si permettessero di strafare a spese della più bella piazza del mondo. Si tratta della Piazza S. Marco: la quale presentava fino all'età napoleonica il lato occidentale eterogeneo, con in mezzo la facciata sansovinesca di San Geminiano e ai lati due appendici delle Procuratie vecchie e nuove. Brutto? Non mi pare. A ogni modo — e ammesso che la necessità di un salone da ballo autorizzasse Napoleone a metter le mani in questo complesso così grandioso — quello che proprio non regge è l'attico pesante che si volle sovrapporre alla nuovissima ala delle Procuratie, e che rimane l'unica stonatura nella mirabile piazza.

E questo è il secondo caso ricordato di guasto accademico preterintenzionale. Ma poi un'intenzione c'era; perchè su quell'attico, oltre alle statue degli imperatori romani, doveva figurare in bassorilievo un'apoteosi del Cesare onnipotente.

Il Cesare, nel bassorilievo, non c'è e forse non vi fu mai messo: ma l'attico rimane, e rimarrà ad ammonimento dei troppo svelti demolitori e rifacitori.

ARTURO POMPEATI.

(fot. R. Riccardi).

IL LAGO DI PATERNO, IL « CUTILIAE LACUS » DEGLI ANTICHI. (PARTE OCCIDENTALE).

NEL PITTORESCO ABRUZZO

LA PIANA DI S. VITTORINO

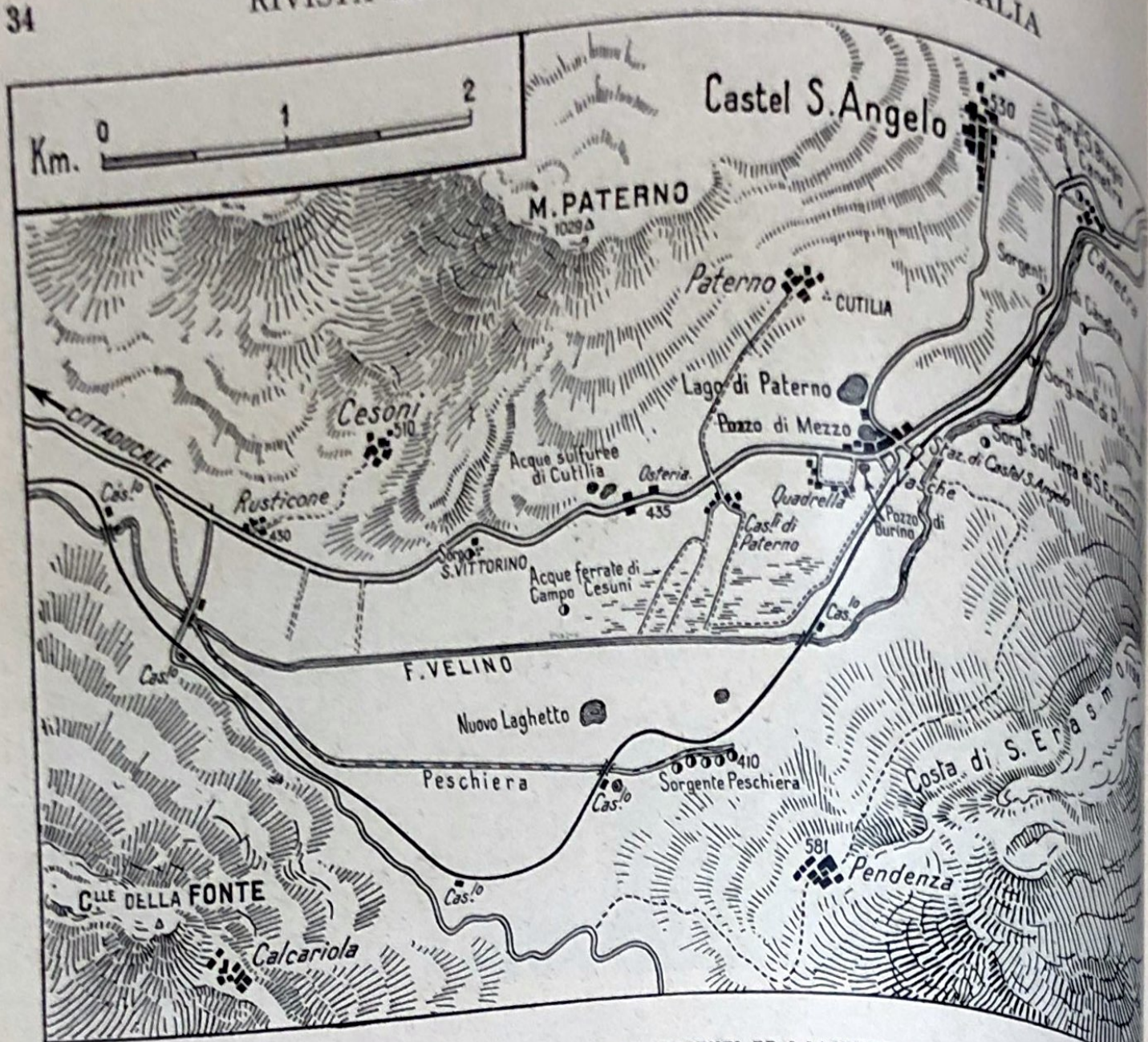
NELLA nostra penisola forse non v'è un'altra zona dove l'erosione carsica si mostri così attiva come nella piccola, smeraldina pianura di S. Vittorino, che, a forma di mezzaluna, si apre tra Cittaducale e Castel S. Angelo, a circa 400 m. s. m., rinserrata fra le calcaree pendici meridionali del gruppo del Terminillo e quelle settentrionali, parimenti calcaree, della Catena di Monte Velino. L'attraversa, incanalato, il Velino — ingrossato già dalle belle sorgenti di Cànetra — il quale vi riceve fra l'altro, il fortissimo tributo della sorgente Peschiera, ritenuta la più copiosa d'Italia. Il sottosuolo roccioso della piana, lunga circa quattro chilometri e larga al massimo due, è formato da calcari prevalentemente cretacei, coperti da una coltre potente di travertini e di detriti cementati, sepolti, alla loro volta, sotto terreni alluvionali recenti (ghiaie, sabbie e argille), che formano la parte superficiale della piana stessa, costituendo uno strato mai superiore ai 15 metri di spessore. Numerose e grosse sorgenti, alcune delle quali mineralizzate, sgorgano sul margine o nel mezzo della piana, nella quale si verifica dappertutto una intensa circolazione acquea sotterranea.

Poichè tanto i calcari quanto i travertini sono rocce facilmente solubili, esse vengono corrose dalle acque sotterranee, che vi formano così delle cavernosità, le quali più o meno lentamente vanno allargandosi, finchè, assottigliatasi eccessivamente la volta, questa, per il peso dei materiali alluvionali che sorregge, può crollare, dando luogo a un avvallamento, a una *dolina di crollo*. Di tali sprofondamenti se ne sono avuti parecchi, nella Piana di S. Vittorino; ad essi è dovuta certamente la formazione, sul margine settentrionale della stessa, ai piedi del Monte di Paterno e del villaggetto omonimo, in un tratto dove affiora un grosso banco di travertini, di tre cavità carsiche, che ospitano dei laghetti (Lago di Paterno, Pozzo di Mezzo e Pozzo di Burino); ad essi è dovuta altresì la situazione attuale della chiesa di S. Vit-

(*fot. R. Riccardi*)

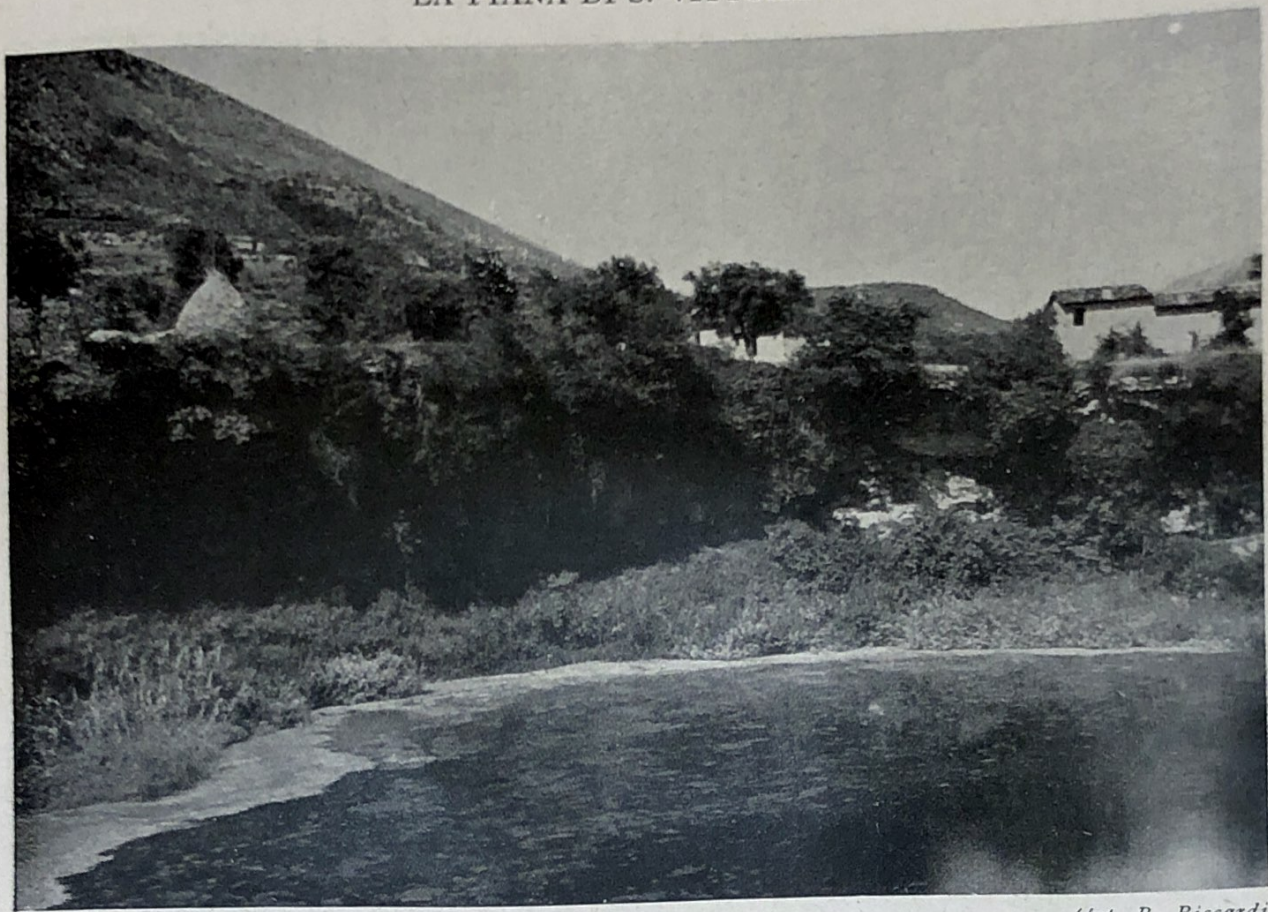
IL LAGO DI PATERNO. (PARTE ORIENTALE).

torino, che ha la base a circa due metri sotto il livello della campagna; a sprofondamenti, infine, è dovuta pure la formazione di varî laghetti, avvenuta negli anni 1890, 1891, 1893. 1894 e 1903 presso la ferrovia Rieti-Aquila, che attraversa la piana, e l'abbassamento delle acque del Lago di Paterno, verificatosi nel gennaio 1915, dopo il terremoto marsicano.

Quanto si è detto finora può dare un'idea dell'interesse che presenta questa zona per lo studioso e il turista. La visita di essa è molto facile: con mezz'ora di treno vi si giunge da Rieti, scendendo alla stazione di Castel S. Angelo; si può raggiungerla poi, in qualche decina di minuti, pure da Rieti, percorrendo in automobile un tratto della Salaria. Presso la stazione ferroviaria di Castel S. Angelo sorge un villaggetto, chiamato *Le Vasche*, a breve distanza dal quale si stendono appunto il Lago di Paterno e gli altri due laghetti più bassi. Il primo, il *Cutiliae lacus* degli antichi (nei suoi pressi si trovano le rovine della città sabellica di Cutilia), fu celebre nell'antichità (parlano di esso, fra gli altri, Dionisio di Alicarnasso e Varrone) perchè ritenuto l'*umbilicus Italiae* e perchè si diceva contenesse un'isola galleggiante. Esso stende il suo specchio a una ventina di metri sul livello della piana ed ha attualmente forma ellittica, con l'asse maggiore di quasi 200 metri e quello minore di 150. La profondità è di circa 45 metri, assai notevole in relazione alla piccolezza del bacino. Le acque gli provengono essenzialmente da sorgenti sublacustri e sono limpide e di colore azzurro scuro; vi si specchia una corona di salici e di pioppi, alle spalle dei quali vegetano rigogliosi uliveti. Il 31 gennaio 1915, pochi giorni dopo il terribile terremoto marsicano, verso le 12,30 il livello di esse cominciò ad abbassarsi e scese a quattro metri sotto il normale, mentre lungo le sponde si susseguivano, con rombi e fremiti, numerosi franamenti, dovuti alla mancanza di sostegno, dato prima dalla pressione delle acque stesse. Verso la fine di gennaio, il livello del lago cominciò a risalire ed il 7 febbraio esso era già tornato allo stato normale. Il fondo, peraltro, si era notevolmente modificato, come potè constatare, per mezzo di scandagli, l'ing. C. Crema, e la massima profondità era salita da

LA PIANA DI SAN VITTORINO, CON LE SORGENTI ED I LAGHETTI CARSICI.

37 a 45 metri. Secondo il Crema, il fenomeno si dovette allo sprofondamento della volta di una grande cavità situata sotto l'alveo del lago; e lo sprofondamento fu causato dal movimento sismico che percosse la zona con notevole intensità e che diede origine pure a un improvviso avvallamento del suolo a 300 metri a valle del ponte ferroviario sul Velino, nel bel mezzo della piana, dove si formò un laghetto di circa 20 metri di diametro e di 4 metri di profondità. Nella notte dall'8 al 9 febbraio si ebbe, infine, uno sprofondamento entro una dolina, detta Pozzo Secco, che si apre nei calcari compatti cretacei tra Paterno e Castel S. Angelo.

Il Lago di Paterno e il Pozzo di Burino hanno le sponde basse: non così il Pozzo di Mezzo, limitato tutto intorno da pareti a picco, formate dagli strati di calcare e di travertino, che si mostrano sforacchiati da grotticelle e cunicoli. Sul margine della dolina sorgono le casette di Vasche, la cui stabilità è posta in serio pericolo dagli sprofondamenti cui è soggetta la zona. Con decreto-legge del 1915, del resto, è stato prescritto che tra la chiesa di S. Vittorino e la stazione di Castel S. Angelo non si possano erigere costruzioni importanti se non si sarà prima accertata, mediante trivellazioni, l'assenza di cavità sotterranee.

Come si è già detto, fenomeni analoghi a quelli che si verificarono nel 1915 sono stati tutt'altro che rari, nella Piana di S. Vittorino, anche in tempi più remoti. Quelli avvenuti nel 1891 e nel 1893 destarono serie preoccupazioni per la stabilità della ferrovia Rieti-Aquila nel tratto che attraversa la piana, e il Ministero dei Lavori Pubblici fu costretto a far eseguire un'accurata esplorazione del sottosuolo in prossimità della linea, ordinando varie trivellazioni. Il 19 settembre 1891 si era avuto un avvallamento di 43 metri di diametro e 27 metri di profondità non lungi dalla sorgente Peschiera, a soli 63 metri dalla ferrovia; la sera del 27 luglio 1893, dopo un violentissimo temporale, dal guardiano del casello che sorge presso il ponte ferroviario sul canale collettore delle sorgenti Peschiera fu udito un forte rombo, e la mattina dipoi fu constatata la formazione repenti-

(fot. R. Riccardi)

IL POZZO DI MEZZO.

na, in una zona prima coltivata a granturco, a 163 metri dalla ferrovia, di una cavità profonda 12 metri e larga 102, da cui scaturivano violenti getti di acqua, e di un altro avvallamento distante dalla ferrovia 186 metri e largo dieci metri. In prossimità di questi due avvallamenti se ne aprì un terzo il 12 agosto.

Pure a sprofondamenti, come si è detto, si deve la posizione attuale della chiesa di San Vittorino, che dà il nome alla piana (chiamata però anche di Villa Micciani o della Peschiera) e che si trova presso la Via Salaria, ai piedi del Monte di Paterno. Ultimata nel 1613, come è indicato sul frontone dell'ingresso (*VN. P. Q. CIVIT. DUC. DIVAE MARIAE DIC. A. D. MDCXIII*), aveva nei pressi una sorgente. Ora l'acqua sgorga proprio nell'interno dell'edificio, la cui base si trova a due metri sotto il piano di campagna. Tutta la chiesa è inondata; l'acqua ricopre completamente anche l'altar maggiore, e dalla porta d'ingresso esce un ruscello dalle limpide acque freddissime. Come è naturale, tutto l'edificio presenta segni assai evidenti di squilibrio: nelle pareti, più o meno inclinate, si aprono ampie fessure, e buona parte del tetto è crollata. Si pensò da qualcuno che non la chiesa si fosse abbassata, ma che fosse stato sollevato il livello della piana dalle alluvioni del Velino. Questa ipotesi, peraltro, è insostenibile, perchè altri edifici antichi prossimi alla chiesa non hanno subìto cambiamenti di livello rispetto alla campagna circostante. Nè, d'altro canto, avrebbe potuto il Velino colmare la piana con le sue alluvioni e farne alzare di due metri il livello nello spazio di soli tre secoli! È da ritenere, quindi, che la zona su cui è costruita la chiesa sia sprofondata tutt'a un tratto, per cedimento della volta di cavità scavata dalle acque che circolavano sotto la chiesa stessa.

A breve distanza da questa, sempre lungo la Via Salaria, sgorgano delle acque solfuree, dette di Cutilia, le quali formano alcuni laghetti, uno dei quali è lungo una cinquantina di metri. L'acqua, di colore azzurro lattiginoso, vi sobbolle con violenza, a causa di varî soffioni di anidride carbonica. Nel 1858, presso queste sorgenti solfuree fu costruito uno stabilimento balneare, che poi fu abbandonato, perchè invaso dalle acque del Velino durante le sue maggiori piene. Di recente è stato costruito un modesto stabilimento dal-

IL POZZO DI BURINO. (fot. R. Riccardi)

(fot. R. Riccardi)
LA CHIESA DI S. VITTORINO, SPROFONDATA DI DUE METRI RISPETTO AL PIANO DI CAMPAGNA, PER CEDIMENTO DEL TERRENO.

l'altra parte della strada, verso monte. Sorgenti solfuree si trovano pure presso il limite orientale della piana, dove si notano poi sorgenti minerali di altro tipo: a breve distanza dall'alveo del Velino sgorgano infatti alcune polle carbonico-ferruginose e altre carboniche e alcaline. Esse sobbollono con molta violenza entro piccole fosse, e il sobbollimento è accompagnato da rumori cupi, quasi sordi boati. Tutte queste sorgenti minerali sembrano essere collegate con l'esistenza dell'antichissimo vulcano di Coppaeli, a NE di Rieti, dove fu trovata una lava particolare che dal luogo prese il nome di *coppaelite*.

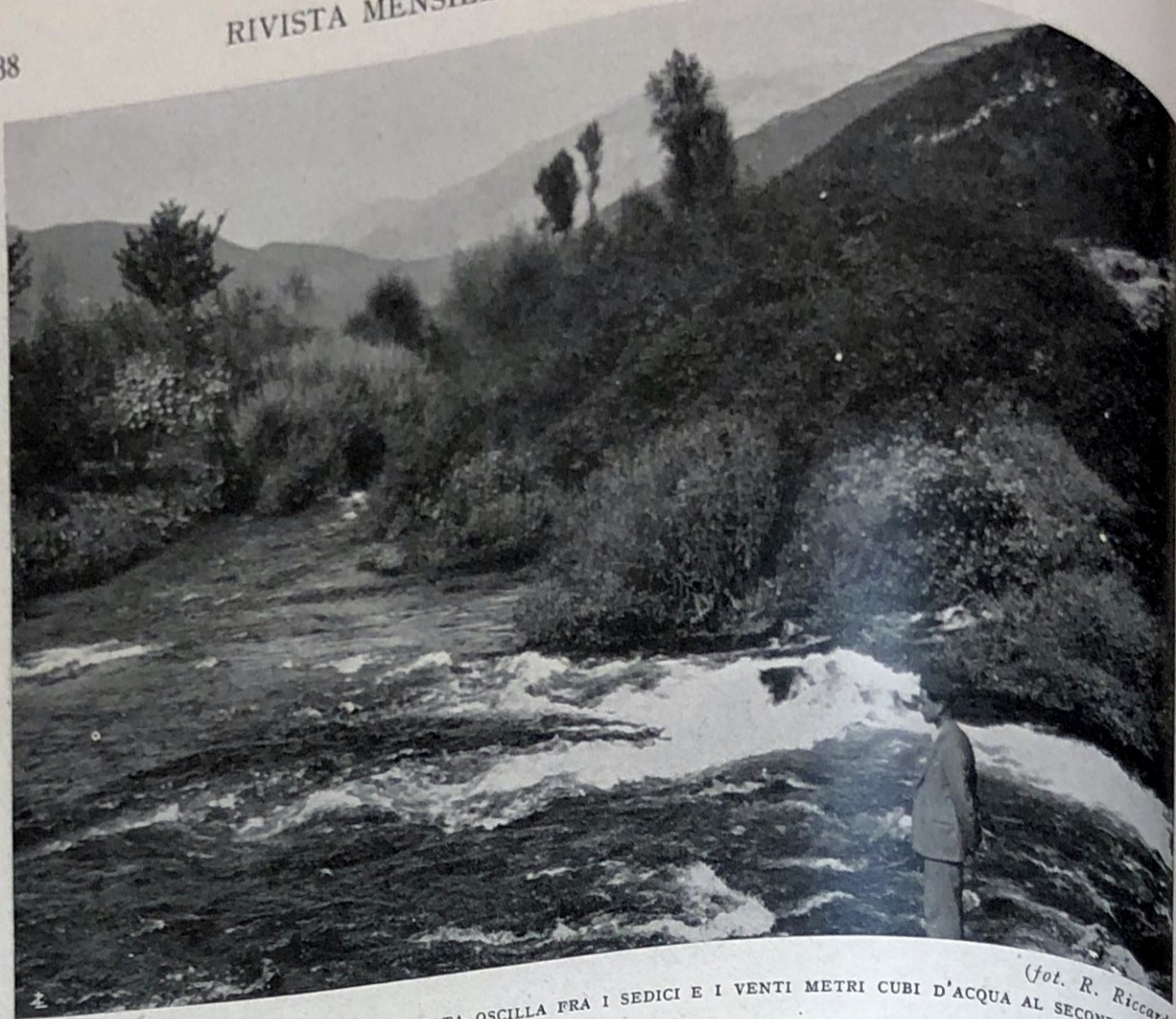
Delle numerose sorgenti di acqua comune che spicciano ai margini o nel mezzo della piana, nessuna, per copia di acque, può essere paragonata, neppure lontanamente, alla sorgente Peschiera. Lo spettacolo ch'essa offre è veramente grandioso: una serie lunghissima di polle

(fot. R. Riccardi)

SORGENTI SOLFUREE DI CUTILIA. - SULLA SUPERFICIE DELL'ACQUA SI SCORGONO I PUNTI DI SOBBOLLIMENTO PER LA PRESENZA DI SOFFIONI DI ANIDRIDE CARBONICA.

si allinea ai piedi della Costa di S. Erasmo, ultima propaggine nord-occidentale del Monte Nuria (Catena di Monte Velino), a circa 410 metri sul mare, a un chilometro a valle del ponte ferroviario sul Velino, su una fronte di circa 400 metri; le acque scaturiscono proprio ai piedi della montagna, là dove s'inizia il piano, senza sobbollimenti; ma, appena uscite, per la ripidezza del pendio tra le polle e il canale collettore e per la presenza di massi e grossi ciottoli rotolati già dalle pendici del monte, esse scorrono vorticose e, quasi con rumore di cascata, si frangono contro tali massi, sollevandosi in grossi fiocchi candidi. Il tributo di tutte le polle si raccoglie in un canale collettore che scorre veloce verso ovest e va a congiungersi al Velino presso il limite occidentale della piana. La portata complessiva della Peschiera oscilla fra i 16 e i 20 metri cubi di acqua al minuto secondo: acqua fredda (10,5 gradi), eccellente, che tra qualche anno un acquedotto trasporterà in parte (5 metri cubi) a Roma, ma che finora è utilizzata direttamente solo per l'allevamento delle trote. È da ricordare, a que-

(fot. R. Riccardi)

PORTA D'INGRESSO DELLA CHIESA DI S. VITTORINO. - LE ACQUE SORGIVE ESCONO DA ESSA AD UN LIVELLO DI CIRCA DUE METRI DALLA SOGLIA.

(fot. R. Riccardi)

LA SORGENTE PESCHIERA, LA CUI PORTATA OSCILLA FRA I SEDICI E I VENTI METRI CUBI D'ACQUA AL SECONDO.

sto proposito, che presso il margine settentrionale della piana è sorta, da alcuni anni, una stazione ittiogenica, che si occupa soprattutto del ripopolamento delle acque della regione.

Le pendici calcaree delle montagne che dominano la sorgente Peschiera, sovrastate dal villaggio di Pendenza, sono assai acclivi e solcate da profondi canaloni; questi hanno trascinato in basso grandi ammassi di ciottolame (si notano pure vere e proprie frane), denudando in parte la montagna. Presso le acque, alla base, la vegetazione è rigogliosissima. Del resto, tutta la piana — fuorchè nelle zone dove il Velino, uscendo dal suo alveo, ha deposto una spessa coltre di ghiaia e di sabbia — mostra una grande fertilità; le zone più basse e acquidose sono tenute a prati, e il resto è occupato da orti, vigneti e campi di granturco, che vi cresce bellissimo. Caratteristica è la grande quantità di salici, che si trovano un po' dappertutto, perchè non v'è tratto della piana dove l'acqua non sia sovrabbondante.

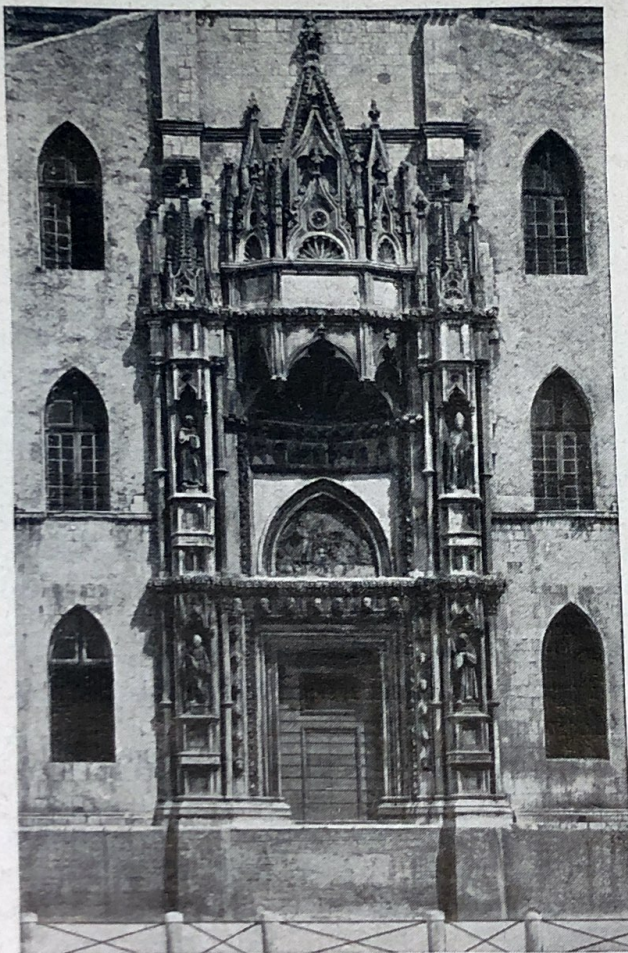
RICCARDO RICCARDI.

Ulteriori notizie sui fenomeni carsici e le sorgenti della Piana di S. Vittorino si potranno trovare specialmente in ATT. MORI, *Sulla formazione di alcuni nuovi laghetti presso Città Ducale* (in « Geografia per tutti », III, p. 260); L. DEMARCHI, *Avvallamento di terreno presso la ferrovia Terni-Aquila* (in « Riv. del Serv. minerario nel 1893 », Roma, 1894, pp. 234-236); C. CREMA, *Sprofondamenti carsici del gennaio e febbraio 1915 nella Valle del Velino (Aquila)* (nel vol. « Tra i monti del Lazio e dell'Abruzzo », I, Roma, 1924); volumi *Nera e Velino* e *Tevere* delle « Memorie illustrative della Carta idrografica d'Italia » (Roma, 1892 e 1908).

IL "MUSEO NAZIONALE DELLE MARCHE,, IN ANCONA

La vita antica della regione delle Marche è quasi a tutti scarsamente nota; e mentre di tante altre regioni d'Italia, non solo il grande fiore della vita classica e romana, ma anche i secoli più incerti precedenti la storia, sono stati oggetto di molto studio, e — in quanto ne è ormai assodato come certo — sono già entrati nella cultura comune, sul vecchio Piceno solo poche notizie corrono, sovente imprecise e talvolta anche erronee; non ancora la civiltà di questa regione dalla lunga e complessa vita è stata organicamente studiata, e le opere prodotte sono state solo in piccola parte illustrate e degnamente portate alla conoscenza del pubblico.

Così, al viaggiatore ed alla persona colta, che possono credere che a tale mancanza di notizie e di studi corrisponda una effettiva povertà e deficienza di antiche civiltà, reca stupore e meraviglia il trovare ad Ancona un Istituto modernissimo e ricchissimo, in cui alla copia, alla eccellenza ed alla novità dei materiali esposti, corrisponde un ordinamento signorile e chiaro. Dal primo loro aggirarsi per le sale, i visitatori traggono subito la intuizione della esistenza di una civiltà complessa e piena di vitalità, in cui motivi e spunti diversissimi si incontrano e si appaiano, in un quadro animato, dove l'attenzione non manca mai di incentivo e di stimolo; e viva nasce allora in essi l'ammirazione per l'Istituto che, creato *ex novo*, ha potuto di recente avere una limpida ed organica disposizione dei materiali secondo le seguenze cronologiche, ed una equilibrata distribuzione degli spazi tra le varie parti; scopi raramente conseguiti negli altri Musei d'Italia, sempre in lotta con lo spazio, e di frequente soggetti ad ampliamenti parziali, non sempre in coerenza con l'equilibrio e con la successione dei tempi.

L'insediamento nella sede attuale del Museo Nazionale delle Marche in Ancona, è, si può dire, di ieri. Esso occupava prima altrove locali inadatti ed angusti, dove i materiali erano stipati ed affastellati; partendo da una modesta origine, era stato dichiarato nel 1906 Museo Nazionale; negli anni seguenti, e fino al periodo della guerra, una lunga serie di scavi felici, la rigorosa cura della tutela delle scoperte fortuite, e fortunati acquisti avevano permesso di ingrandire in modo mirabile il primo nucleo, fino a costituire una raccolta per la cui mole ed importanza la sede primitiva diveniva assolutamente inadeguata. A questa prima fase di raccolta e tesaurizzazione di oggetti, doveva, di necessità, seguirne una di organizzazione sistematica e di studio attento. Di tale seconda fase, primo frutto fu l'attuale Museo, che ebbe assegnato qual nuova sede l'ex convento di S. Fran-

(*fot. Alinari*)

CHIESA DI SAN FRANCESCO - FACCIATA ED INGRESSO DEL MUSEO NAZIONALE DELLE MARCHE.

IL LATO ORIENTALE DEL CHIOSTRO.

cesco, dai grandi e luminosi saloni e dall'affascinante chiostro; di esso la parte di gran lunga più importante ed imponente venne dopo varî anni di lavoro inaugurata nell'ottobre del 1927; la sezione Preistorica, rimasta incompiuta, e, necessaria alla perfezione dell'opera, fu data finita in questi ultimi tempi.

L'esterno dell'edificio, sulla piazza S. Francesco, coincide con la facciata della Chiesa omonima, fondata nel 1323, illustre per una delle più belle opere medioevali di Ancona, il mirabile portale di stile gotico veneziano creato da Giorgio da Sebenico verso il 1455; esso ha la forma di un alto padiglione, sormontato da varie cuspidi, appoggiato ai due lati a due pilastri che scendono fino al suolo, in cui s'aprono nicchie contenenti le statue dei Santi Antonio da Padova, Chiara, Lodovico da Tolosa e Bernardino; nella zona mediana, sotto il baldacchino, v'è una lunetta ornata di un bassorilievo con S. Francesco che riceve le stigmate; nella cornice ad angoli retti che circonda il portale, sono due teste di animali, e diciotto facce umane inscritte in tondi e riquadri, nel cui aspetto ideale taluno volle riconoscere il ritratto di illustri poeti.

Nell'interno, dalle grandi sale e dai lunghi corridoi del convento disposti ai lati del chiostro centrale, sono stati ricavati i locali per l'esposizione delle opere; entrando, troviamo sotto le arcate dei porticati del chiostro, attorno al giardino ricco di fiori e di piante decorative, l'esposizione delle sculture provenienti da varie località delle Marche; e con esse bei mosaici, iscrizioni, lapidi, anfore, e qualche elemento decorativo e plastico medioevale.

Dal chiostro, salendo per un grande scalone a doppia rampa, si accede al piano superiore riservato alle altre collezioni, costituito da due vasti corpi di fabbrica di pianta rettangolare, tra di loro paralleli, riuniti da un settore centrale posto in senso normale. Il corpo di fabbrica esterno, dalle grandi finestre volte verso il mare, contiene un unico grandissimo salone misurante ben 74 metri per 10, tutto destinato ai cimelî della civiltà Picena dell'età del ferro, mentre un ballatoio

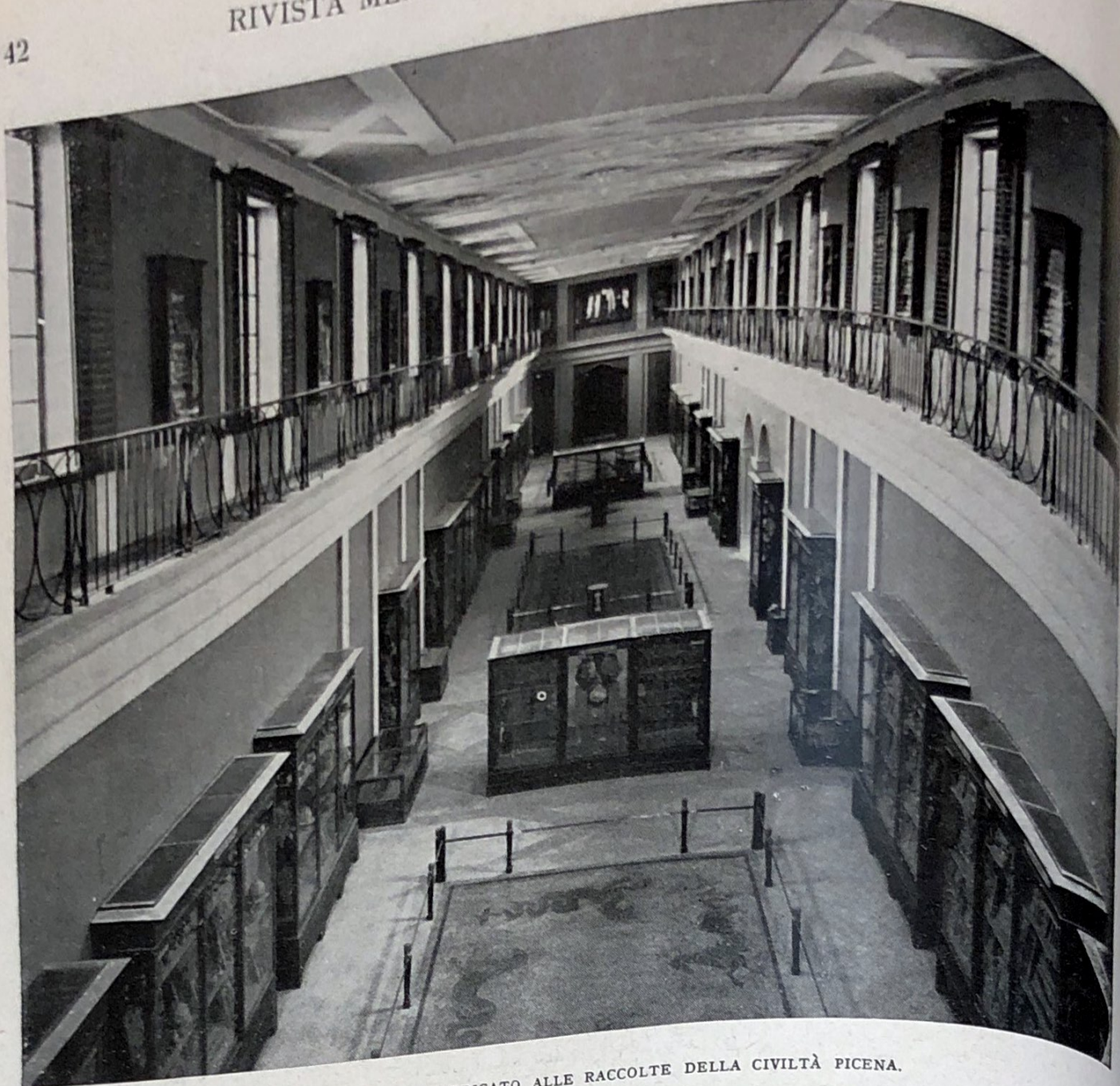
IL LATO MERIDIONALE DEL CHIOSTRO.

che ne percorre le pareti a mezza altezza e tre locali minori soprastanti raccolgono le collezioni preistoriche, delle età della pietra e del bronzo.

Nel settore mediano son ricavate due ampie, luminose sale, contenenti le opere — per riguardo all'arte — più importanti del Museo: da una parte, sono i vasi greci, italioti, apuli, di cui i migliori provenienti dalla necropoli di Numana, ed un bel mosaico romano venuto da Pesaro; dall'altra, con oggetti piceni di età avanzata, sono bronzi greci ed etruschi del valore più alto, ori gallici, ancora vasi dipinti greci ed italioti, e un bel mosaico proveniente da Fossombrone.

L'altro grande corpo di fabbrica è diviso in locali minori, dove trovano posto i begli oggetti rinvenuti nella necropoli greco-romana di Ancona, un *antiquarium* romano con vetri, terrecotte, bronzi, e varie opere di scoltura romana, specie ritratti, tra cui eccelle l'Augusto trovato ad Ancona.

Alla fine, in un ultimo grande salone è disposta la Pinacoteca, ceduta in deposito dal Comune di Ancona, con molti quadri di pregio; vi primeggiano una *Madonna* del Crivelli, di preziosa fattura quasi miniaturistica, ed una *Assunta* del Tiziano, grandiosa e possente, datata del 1520.

L'importanza maggiore del Museo Nazionale di Ancona sta nel fatto che nelle sue sale si può seguire con preciso ordine tutto lo sviluppo della vita delle antiche Marche, dalla più alta preistoria al periodo romano: noi vediamo apparire le prime manifestazioni dell'uomo, la civiltà farsi a mano a mano complessa, altre stirpi sopraggiungere, nazioni lontane inviare il loro apporto di progresso e di arte, senza iati, senza soluzioni di continuità; dalle più elementari e rudimentali manifestazioni di una umanità da poco apparsa sulla terra, si assiste al progressivo affermarsi di esigenze sempre più vaste — vita sociale, religione, arte — fino al maturarsi di culture, come la romana, nell'esigenza fondamentale non dissimili dalla nostra, ormai veramente moderne. Si può dire pienamente realizzato in questo Istituto quello che deve

IL GRANDE SALONE DEDICATO ALLE RACCOLTE DELLA CIVILTÀ PICENA.

essere uno dei principali scopi e valori dei Musei del passato, la possibilità di offrire al visitatore il senso della continuità e insieme della novità della vita che si svolge, del suo continuo fondersi e legarsi alle realizzazioni del passato ed insieme della continua invenzione di nuove forme; il drammatico tessuto delle vite che nascono e si spengono, delle stirpi che si soverchiano e periscono, della civiltà che si arricchisce e si fa più complessa, raggiunge il più alto tono, la vivezza dell'avvenimento più attuale.

La comparsa dell'uomo sulla terra, più recente nelle Marche che in altri siti di Italia e di Europa, è documentata da tracce del periodo paleolitico, che però, come quelle di un pieno neolitico, sono ancora sporadiche ed incerte; non possiamo tuttavia dubitare che anche le Marche fossero in tali periodi abitate da elementi di quella razza mediterranea che troviamo estesa in gran parte della Penisola, quella prima stirpe che si può affermare veramente autoctona dell'Italia.

In mancanza di una buona documentazione del neolitico delle Marche vere e proprie, il Museo di Ancona possiede una copiosa e cospicua serie di ceramiche dipinte del neolitico seriore del Teramano (Abruzzi), risalenti circa a tre millenni avanti Cristo, nel cui repertorio di stile geometrico riconosciamo indubbie tracce di un influsso orientale, e la prova della esistenza di un commercio, di uno scambio fin da allora attivo tra le coste del mar Egeo e le terre della penisola italica; questi resti dipinti appartengono ad un vasto gruppo, di cui componenti anche più spiccati sono i vasi dipinti provenienti dalle Puglie (Matera) e dalla Sicilia orientale (Megara Iblea).

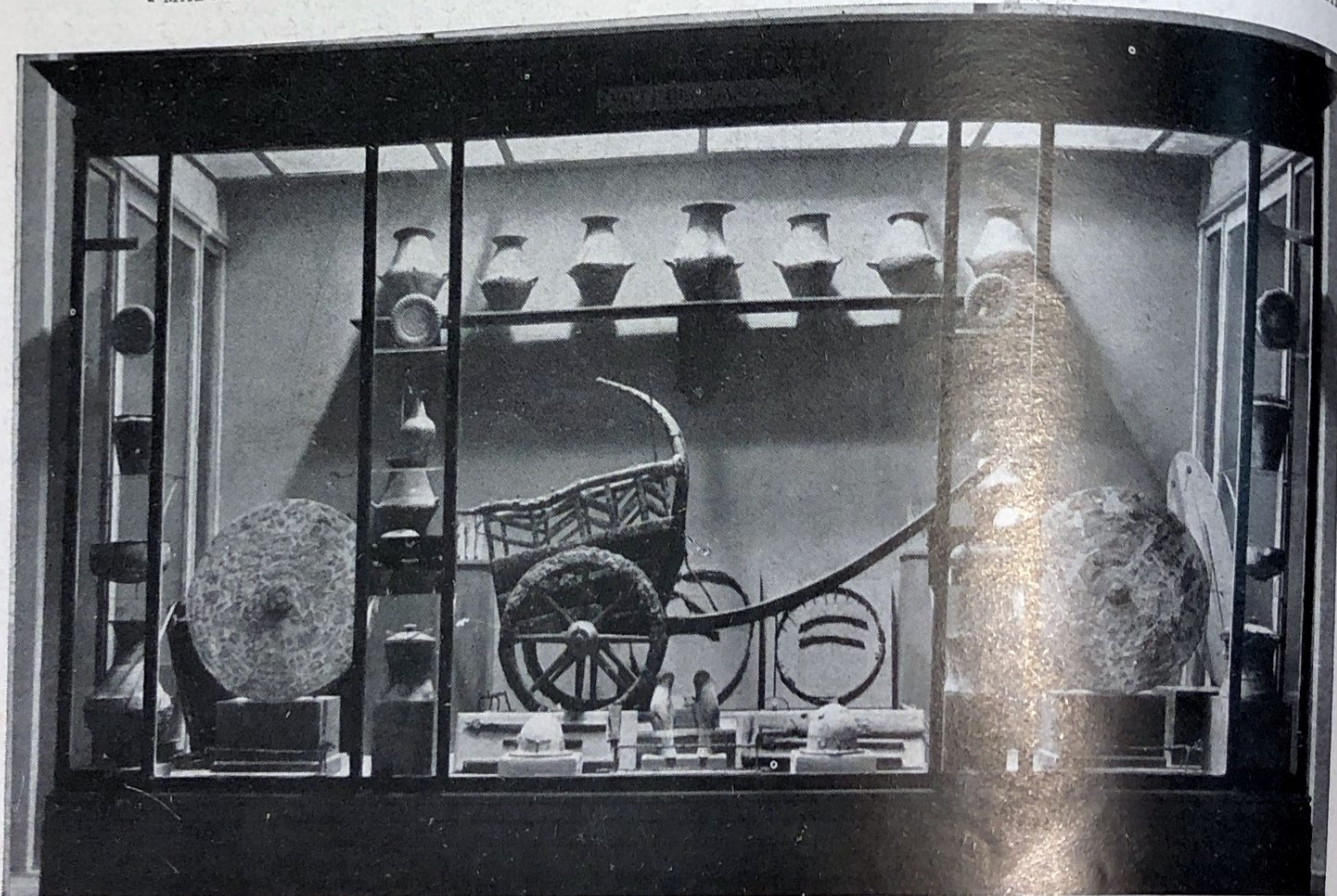
Nella preistoria delle Marche la prima vasta diffusione di cultura e di civiltà umana appare con le stazioni dell'età del bronzo, di importanza fondamentale — oltre che in sè per i problemi etnologici che destano; con esse inizia il senso della differenziazione tra le varie stirpi, si riconoscono i primi segni

(*fot. Alinari*)

« L'ASSUNTA » DI TIZIANO NEL MUSEO NAZIONALE DI ANCONA.

« MADONNA COL BAMBINO », DI CARLO CRIVELLI.

d'una distinzione tra le varie
che occupano la penisola. Nel
considerevole numero, le più im
tanti sono quelle della zona di
cevia e della Valle del Cesano
più recenti di Filottrano, Spi
Pievetorina, ecc.; in esse noi
mo continuarsi in forme più
te la vita della razza mediter
appenninica, in cui è possibile
conoscere la stirpe italica. Non
to lontano, nella Valle del Po,
no le stazioni dei palafitticoli e
ramaricoli scesi dal nord, di
straniera; tra essi e gli italici d
l'Appennino non avvenne mai
cuna fusione, nè alcun soverch
mento; se elementi di terramaric
giunsero sull'Appennino, essi furo
poi riassorbiti dalle forti tribù
penniniche delle Marche, che
no allora, potremmo dire, gli e
menti di confine della razza; nè g
stranieri della Valle del Po riusc
rono mai ad espandersi verso il sud

Siamo fino ad ora in un camp
in cui dominano problemi stori
ed etnologici, non di arte o di cul
tura; questi si affacciano con l'et
del ferro, quando una nuova civil
tà si forma nelle Marche e quando
rapporti intensificati con l'orient

LO STRAORDINARIO CORREDO DELLA TOMBA DI UN PRINCIPE PICENO, TROVATA PRESSO FABRIANO.

LA SALA DEI VASI GRECI DIPINTI TROVATI A NUMANA.

accentuano l' importanza dei problemi della forma e della espressione; questa civiltà è di fondamentale importanza, nel Museo di Ancona, e si può affermare che ne costituisca il nucleo più importante e cospicuo, affascinante per gli infiniti problemi e interrogativi che ridesta nella nostra mente.

Agli inizi del primo millennio avanti Cristo, le coste e le pendici appenniniche delle Marche e degli Abruzzi, dalla Valle del Foglia a quella del Sangro, compariscono occupate da questo popolo rude e conservativo, che dalla denominazione tradizionale romana noi chiamiamo Piceno. Oscure ne sono le origini, e molti caratteri contrastanti esso raccoglie. Chè, contrariamente agli altri popoli dell'età del ferro in Italia, esso conserva nella sepoltura dei morti un rito neolitico, la inumazione, solo per eccezione accogliendo la incinerazione agli altri comune; a questo carattere nettamente particolare non corrisponde una personalità molto distinta negli altri elementi della civiltà, usi, oggetti, armi; tutto questo infatti, escludendo un piccolo numero di forme speciali nei manufatti, non presenta grande differenza da quello che è comune patrimonio delle altre civiltà del ferro.

GRANDE VASO BRONZEO CON ORNAMENTI ED ELEMENTI PLASTICI, TROVATO AD AMANDOLA.

La stessa disparità de-

DISCO BRONZEO CON FIGURE A SBALZO TROVATO A RAPAGNANO.

gli elementi ha potuto far pensare che i Piceni siano venuti a volta dall'Oriente ellenico, dall'Illiria o da altri siti, o che siano neolitici mediterranei imbevuti della coltura dell'età del ferro, ma intatti per quanto riguarda il fondo della razza. Si tratta qui di un problema di etnologia, la cui soluzione è ancora incerta; ma ciò non impedisce di porre il problema dell'origine e del tipo di civiltà propria dei Piceni e ancora altri, di cultura, di formazione, di influssi civilizzatori estranei. Al suo primo apparire non potremmo dire che la civiltà picena sia assai cospicua; abbiamo l'immagine di un popolo dalla vita molto semplice e dalle elementari esigenze, di cui — almeno per ora — non possiamo nemmeno dire che abbia cercato di costituire veri nuclei sociali, borgate o città; di cui non conosciamo nè case, nè fortificazioni, nè alcuna delle forme stabili della vita comune, quali già presso altri popoli contemporanei erano eminenti. Di esso restano soprattutto delle vaste necropoli di tombe terragne, in cui i cadaveri sono in gran parte collocati sul fianco e rannicchiati, c... condati degli oggetti di uso ed o... namento: terraglie rustiche e gro... solane, armi di bronzo o di ferr... ornamenti di bronzo, armille, an... li, fibule; ed altri, in ispecie colla... e fibule, in cui spesseggia l'amb... materia ai Piceni assai cara; scar... sissimi e rudimentali i tentativi de... corativi, quasi nulli quelli plastic...

Simili elementari basi di vit... continuano per parecchi secoli; a... fermatisi nella regione nel IX ... VIII secolo avanti Cristo, solo ne... IV secolo, per contenere l'invasio... ne dei Galli giunti fino attorno al... l'odierna Ancona, i Piceni sentirono il bisogno di erigere mura attorno alle loro città per difendersi dalla distruzione; e nelle tombe continua per vari secoli la presenza degli stessi tipi di oggetti di produzione indigena; sicchè distinguere le varie fasi di uno sviluppo sarebbe opera ardua e incerta, se non aiutasse la presenza degli oggetti importati, che danno di per sè elementi cronologici sicuri. Ma è d'altronde lo stesso motivo che ha permesso ai Piceni di conservarsi integri, e di non soffrire di assimilazioni o di penetrazioni di altri popoli. Il loro isolamento,

ELEMENTI PLASTICI DECORANTI UN VASO DI BRONZO PROVENIENTE DA BELMONTE.

un certo serrato e geloso affetto alla propria sostanza, una mancanza di curiosità, uniti ad una certa lentezza della penetrazione culturale ellenica, hanno in genere impedito il determinarsi nel Piceno di uno di quei fenomeni di ellenismo, copiosi nell'Italia, specie centrale e meridionale; non che tale penetrazione manchi — chè molte tracce e documenti noi ne troviamo — ma essa è rimasta sempre distinta e staccata dalla spontaneità e dalla produzione locale.

La presenza nel Piceno di elementi culturali ed artistici provenienti dal bacino dell'Egeo, che comincia dal VII secolo avanti Cristo, fa nascere il problema della loro provenienza: se la penetrazione sia avvenuta attraverso i porti dell'Adriatico oppure da regioni di Italia ellenizzate od orientalizzate, quali l'Etruria o la Campania. Il fatto è che, almeno in questo periodo, le forme importate hanno ancor più il carattere generico orientalizzante, che uno spiccato ellenico, e sono affini e talora eguali a quelle che troviamo nell'Etruria e nella Campania; questo può far nascere la supposizione della possibilità di un movimento di espansione attraverso la penisola italiana, che ha avuto inizio dalle regioni occidentali.

È il momento in cui nel Piceno comincia la ricerca degli oggetti belli; in cui i più ricchi Piceni vogliono adornare le loro case, le loro tombe con opere impregnate di quel carattere di formata bellezza che doveva assumere quasi un valore magico per loro, avvezzi a strutture rudi e puramente utilitarie; allora il grande Capo sepolto presso Fabriano con il suo carro da guerra, con le armi e gli oggetti che ebbe cari nella vita, volle, accanto ai grandi vasi biconici di grezza argilla, alle pesanti armi ed agli alari ed agli elmi a larga tesa — oggetti dovuti all'industria del suo popolo — avere gli scudi di lamina bronzea lavorata a sbalzo a zone concentriche gremite di

IMMAGINI EBURNEE DI DIVINITÀ FEMMINILE ALATA PROVENIENTI DA BELMONTE PICENO.

CATINELLA BRONZEA CON MANICI FIGURATI PROVENIENTE DA FILOTTRANO.

VASO BRONZEO CON ORNAMENTI PLASTICI, PROVENIENTE DA SAN GINESIO.

piccole figure umane ed animalesche, e le situle decorate di fantasiose figure, i cui arti si ramificano come alberi: opere ch'egli commise ad artefici etruschi, se eguali noi le troviamo nelle necropoli di quel popolo.

Ed analogamente ricchi cittadini di Numana e di Cupra vollero nella propria tomba dischi bronzei sbalzati, situle cariche di ornati, in cui riconosciamo da un lato il puro repertorio decorativo orientalizzante dei vasi dipinti dell'oriente ellenico, di Corinto e di Rodi, e dall'altro quell'orientalizzante deformato e irrigidito, proprio delle versioni italiche.

Nel VI secolo si definiscono gli stili ellenico ed etrusco. Etruschi e Greci diventano i maggiori importatori di belle opere nel Piceno: i primi, attraverso i valichi dell'Appennino, gli altri attraverso gli empori commerciali che vengono fondando sulle coste: Cupra, Numana, Pesaro anzitutto; allora il nostro giudizio si fa sicuro.

Grandi opere d'arte sono ricercate ed accaparrate dai Piceni; accanto a quelle che noi possiamo ri[ve]biamo nei Musei di Ancona, di Pesaro e di Ascoli, ed a quelle scomparse, dobbiamo ricordarne molte, emigrate lontano. Mentre la importazione ellenica non si limita ai siti costieri o vicini alla costa ma penetra nell'interno montuoso della regione, giungendo fino ai luoghi abitati ben protetti presso le ardue pendici dell'Appennino, d'altra parte quella Etrusca non è ristretta alle zone più vicine allo spartiacque montano, ma scende giù per le valli verso la costa ad incontrarsi con l'altra; il medesimo fenomeno ha insomma, un ritmo opposto ed incrociantesi.

A questo fenomeno, nel periodo tra la fine del IV e l'inizio del VI secolo, sono da attribuire le opere più belle del Museo di Ancona, che noi possiamo ammirare, astraendole dall'ambiente archeologico in cui sono immerse, come opere aventi vita e valore propri. Numana, grande centro Piceno e insieme principale emporio commerciale ellenico, ci ha dato gruppi di vasi greci di grande valore, specie quelli a figure rosse del periodo severo e del periodo bello; una colossale anfora a rotelle, di stile polignoteo, presenta solenni aggruppamenti di divinità, ed una pisside a fondo bianco con scene divine ha il puro e fine disegno delle più eccellenti *lekythoi* attiche.

Da Numana certamente provengono, oltre ai vasi greci trovati nelle tombe picene di Belmonte, taluni superbi bronzi rinvenuti in località varie delle Valli del Chienti e del Tenna; così il mirabile vaso di Amandola, dalla finissima ornamentazione del supporto a tripode, dalle superbe figure di animali a tutto tondo che ne decorano l'orlo; così i due dischi a sbalzo da Rapagnano, gioielli della torentica ionica, con due duelli tra cavalieri e tra fanti, quest'ultimo di rarissima bellezza per la inserzione dello sche-

ELMO CRESTATO, DI BRONZO, PROVENIENTE DA FERMO.

ELMO BRONZEO DI TIPO GALLICO, PROVENIENTE DA SAN GINESIO.

crediamo, può essere considerata un altro emporio commerciale greco, dovremmo pensare che da essa partisse la penetrazione nella Valle dell'Esino, e ad essa attribuire la superba idria bronzea di Castelbellino, con protome leonina e dischi gorgonici sull'ansa, fermata in basso da un'Arpia ad ali spiegate; e attraverso Pesaro debbono essere pervenuti a Novilara per via di mare i mirabili bronzi plastici con scena di duello tra guerrieri, ora al Museo di Pesaro.

Dall'Etruria invece, chissà per quali vie, ma forse soprattutto dai valichi fra i Monti Sibillini ed il Catria, provenivano le opere che troviamo, sia a Castelbellino nella Valle dell'Esino, sia a San Ginesio nella Valle del Fiastra, a Novilara e, più tardi, a Filottrano; della necropoli di Filottrano è mirabile una catinella con manici figurati a coppia di guerreri in duello; di S. Ginesio è un altro vaso conico a forma di situla, con i fermagli delle anse a forma di divinità marine. Con queste ultime due opere siamo già nel IV secolo; data importante per i fondamentali avvenimenti storici che alterano e turbano il relativamente tranquillo ritmo di vita fino allora regnante nella regione Picena, basato su elementi ormai stabili e duraturi.

Mentre la Grecia decade e la sua influenza commerciale e culturale gradatamente viene cessando, si avanzano nell'Adriatico come eredi legittimi i Sicelioti, fieri d'una civiltà e d'una vasta potenza rassodata nell'Isola Mediterranea, in cui s'erano fusi elema arcaico della lotta all'ultimo sangue nello spazio rotondo da ornare; così le *appliques* in bronzo pertinenti a grandi vasi, rinvenute nella necropoli di Belmonte Piceno, dallo schema araldico in cui si iscrivono le coppie di cavalli, di uccelli e di leoni attorno al guerriero armato. Ed a Numana è stata trovata una finissima statuetta bronzea di fanciullo ignudo, di arte greca schietta; mentre elementi orientali si conservano nelle figurette eburnee di divinità femminili alate, trovate a Belmonte. Se Ancona, come

MUSEO NAZIONALE DI ANCONA - CORONA FUNERARIA D'ORO PROVENIENTE DA UNA TOMBA GALLICA DI MONTEFORTINO D'ARCEVIA.

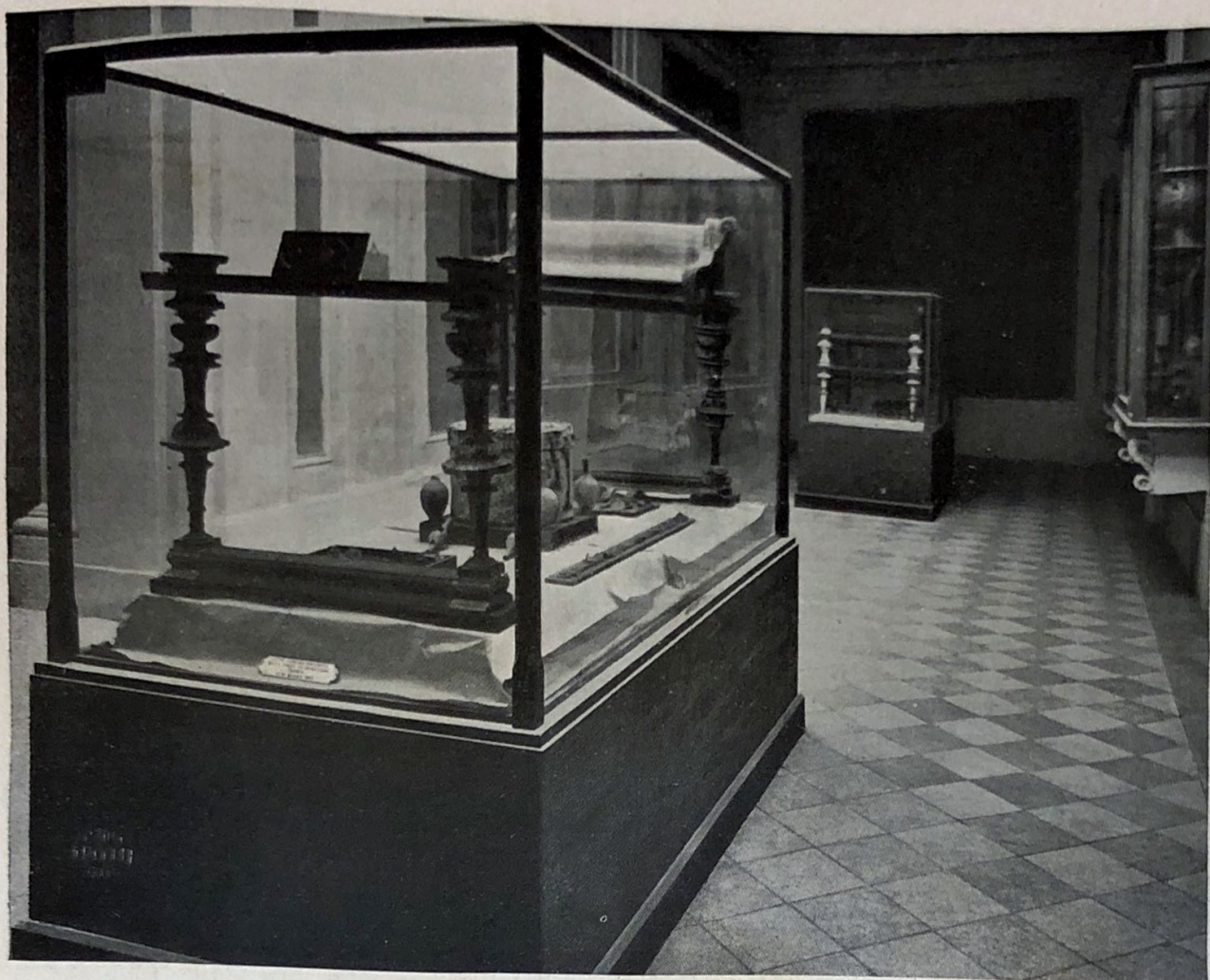
TESTA IDEALE DI EFEBO, IN TERRACOTTA.

menti indigeni e colonie greche; e mentre i Greci avevano limitato la loro azione ad una penetrazione di cultura e di scambi commerciali, i Sicelioti fondano colonie; è così che per la prima volta, forse, nel Piceno si fondano città stabili, come Numana ed Ancona; gli oggetti che si importano in questo periodo per via di mare contrassegnano ben chiaramente questo mutamento di orientamento.

Non molto più tardi scende dal nord la ondata Gallica, che contemporaneamente traversa l'Etruria e giunge fino a Roma; ma sulla costa orientale dell'Italia, ad est dell'Appennino, la sua calata non è facile ed estesa; certamente rintuzzata con energia, e forse di per sè di potenza minore, essa non giunge che all'altezza di Ancona e supera di poco la Valle dell'Esino, lasciando intatta la successiva Valle del Potenza; della presenza dei Galli è testimonianza certa in varie necropoli, specie in quelle di Filottrano e di Montefortino; i ritrovamenti di oggetti gallici in località più meridionali sono sporadici, e non sembra ad ogni modo che vogliano indicare una occupazione stabile da parte dei Galli. Di questo periodo, il Museo di Ancona possiede documenti ed opere; ma naturalmente il fatto che essi siano trovati in necropoli galliche non significa che siano prodotti gallici; infatti accanto agli oggetti caratteristici di questa civiltà — elmi e spade soprattutto — noi ne troviamo altri, in particolare quelli aventi carattere d'arte, che sono certo opera di artefici etruschi, specie taluni superbi bronzi figurati; ed analogamente non sono certo opere galliche i mirabili ori di Montefortino trovati in tombe di Capi; le famose corone funerarie costituiscono cimeli importantissimi nella storia della oreficeria antica. Posto importante ebbe allora la città di Civitalba, di cui le opere rimaste e le testimonianze — specie le belle terrecotte ornanti il tempio con scene della cacciata dei Galli dal Tempio di Delfi — sono ora al Museo Civico di Bologna.

Il quarto secolo passa così nel Piceno tra guerre e contrasti d'ogni genere; ma noi non possiamo non notare un progressivo aumento della penetrazione culturale estranea; nelle tombe si fanno più frequenti i vasi dipinti italioti, gli ornamenti di vetro lavorato, forse provenienti dalle regioni ellenizzate dell'oriente; alla maggiore quantità si unisce una decadenza nella qualità, e sono sempre in minore numero le opere eccellenti per l'arte.

All'inizio del secolo seguente l'irresistibile espansione di Roma si estende al Piceno, e nel corso di brevi decenni diventa dominio assoluto; viene allora cessando quella individualità serrata della stirpe Picena, che già notammo negando la presenza di un fenomeno di ellenismo, e che aveva fatto del Piceno un tutto a sè, ben distinto nella sua semplicità; ogni personalità e ogni particolarità in breve si annullano, in una svelta assimilazione dei valori e delle tendenze romane; è anzi strano e

TESTINA IN BASALTO VERDE, D'ARTE EGIZIA DEL PERIODO SAITICO.

I LETTI FUNERARI DELLA NECROPOLI GRECO-ROMANA D'ANCONA.

degno di rilievo e di meditazione come la capacità di resistenza dei Piceni, così tenace davanti alla penetrazione culturale di Grecia ed Etruria, sia stata quasi nulla di fronte a Roma.

Tracce superbe ha lasciato Roma nel Piceno, specie dal primo secolo avanti Cristo; ma tra l'occupazione e questo pieno fiore di vita vi ha un periodo di interessante rilievo, considerevole anche per l'ingenza delle testimonianze, per quanto ristretto per ora quasi esclusivamente ad Ancona; periodo che noi diremmo greco-romano, in cui vi è una intensa influenza commerciale e culturale dei centri ellenizzati orientali, specie, pare, d'Alessandria; una vasta necropoli di Ancona ce ne ha

« L'AUGUSTO » DI ANCONA.

conservati i documenti, in cui s'intrecciano e sovrappongono tendenze e valori ben diversi e talora contrari. Sono sempre oggetti di uso e di adornamento, in forte percentuale appartenenti a donne; vasetti di argento, di cristallo, di vetro, di pasta vitrea, per profumi ed unguenti; aghi crinali e spilloni di argento; orecchini d'oro con filigrane e vive note cromatiche di pietre dure; anelli con pietre incise; ornamenti eburnei di cassettine; statuette di ambra; oggettini per abbellire le case, specie di soprammobili, di argento, d'osso, d'ambra; tutta una congerie di piccole opere, dal minuto e raffinato lavoro, testimonianze di uno stile fluido e svelto, di un gusto eclettico e scelto; documenti

MOSAICO ROMANO CON FIGURAZIONE DEL MITO D'EUROPA PROVENIENTE DA FOSSOMBRONE.

non più di un' arte, ma di industrie artistiche sempre accurate, mai banali e sciatte. Il complesso di questi piccoli oggetti ci rende chiara l'immagine di una intimità di vita, cui una cultura di antica data ha impresso una impronta di nobiltà e di correttezza. Di vera arte invece credo sia il caso di parlare per taluni esemplari di una speciale categoria di opere, per i letti funebri; mobili destinati alle tombe, dallo scheletro di legno ricoperto parzialmente (o forse integralmente) di incrostazioni di bronzo, di avorio e di osso, a placchette liscie o sagomate, mentre elementi scolpiti decorano le testate e le angoliere. In tutto il mondo romano si son trovati letti funebri di questo tipo; ma per certo gli ornamenti plastici in avorio e osso scolpiti di due letti anconitani, superano i limiti comuni, conseguendo un'alta personalità d'arte; le piccole teste ed i bustini di divinità o figure simboliche, le protomi di animali o di mostri, sono scolpiti con segno incisivo e vibrante, con ricchezza di invenzioni e di forme, conseguendo concisione, singolarità di espressione e superando i limiti dello stile romano.

Con l'Impero, con l'espansione romana nell'Adriatico e nelle regioni orientali dell'Europa, le Marche assumono singolare importanza politica e commerciale; i porti adriatici conseguono una eccezionale attività e le città notevole opulenza; Pesaro, Fano, Ancona specialmente, ci conservano i segni di questa loro rinascita, negli edifici che ancora restano; ricche case la prima, le mura e l'arco di Augusto la seconda, l'Arco di Traiano e l'Anfiteatro la terza. Ma anche nell'interno altre località raggiungono alta dignità; così l'attuale Fossombrone, così Ascoli, Fermo, Urbisaglia, Helvia Recina e tante altre.

Ai cimeli di questo periodo di grandezza è dedicata l'ultima sezione del Museo, con le sale di statuaria e ritrattistica romana, con le collezioni di vetri, terrecotte, piccoli bronzi, affreschi, e con i superbi mosaici che decorano i pavimenti delle sale ed i corridoi del cortile. Tra i ritratti spicca il mirabile Augusto trovato ad Ancona, raffigurato come Pontefice Massimo, in età matura; insieme spiccano una statua femminile panneggiata proveniente da Fermo, ed un ritratto di ignoto, forse del primo secolo avanti Cristo. Dei mosaici taluni sono geometrici, altri figurati; spiccano come migliori uno a colori da Fossombrone con la figurazione del mito di Europa, uno da Falerone con raffigurazione di animali e di figure del mondo mitologico marino, un terzo da Saltara pure in bianco e nero con scene di lotte di animali. Ma forse il migliore è quello di recente rinvenuto a Pesaro, della fine dell'età repubblicana, a viva e molteplice colorazione, nella cui parte centrale sono tondi con figurazioni del mito di Leda e delle quattro stagioni.

Della vita del primo medioevo, che ha avuto nelle Marche notevole importanza, al Museo di Ancona è quasi unica testimonianza un elmetto del VI secolo da Roccascalegna (Chieti).

È la vita di una generosa regione d'Italia che così degnamente vediamo rispecchiata in questo Istituto, e ci passa davanti agli occhi in sintesi ideale, rappresentata anzi dalle cose e dalle opere del più alto valore; davanti ad esse noi possiamo far rinascere l'animo di antiche stirpi, conoscerne le vicissitudini, le aspirazioni, misurarne la grandezza ed il tramonto; tutto quello che, nel suo contrasto e nel suo complesso, costituisce l'ammirabile tessuto della vita.

PIRRO MARCONI

Direttore del Museo Nazionale di Ancona.

Le Cactee e la loro coltivazione

Le cactee sono venute in questi ultimi tempi assai in voga e vengono perciò di sovente coltivate negli appartamenti a motivo delle loro forme bizzarre che ben si addicono come ornamento in tutti gli ambienti, specialmente di stile moderno.

Questi strani vegetali sono di origine americana, e furono importati in Europa solamente verso la metà del secolo XVIII; alcune specie del genere *Opuntia* (come, per es. i comuni fichi d'India) si acclimatarono ben tosto nelle calde regioni dell'Italia peninsulare ed insulare, conferendo caratteristici aspetti alla regione, e dando luogo ad un commercio non indifferente per i saporitissimi frutti che da quelle specie si ottengono.

Qua e là, lungo la incantevole riviera ligure crescono pure non poche specie di Cactee in piena terra, sfidando gli inverni (che per verità sono ben di rado rigidi in quella zona); l'*Opuntia vulgaris* prospera spontanea anche in alcune località collinose del Piemonte e della Venezia Tridentina specialmente su antichi terreni morenici.

Dal Canadà meridionale alla Patagonia è quasi un ininterrotto succedersi di Cactee differenti, alcune con aree estesissime di diffusione, altre con aree assai ristrette: i quattro climi americani, *freddo, temperato, sub-tropicale* e *tropicale* posseggono generi e specie particolari. Dalle specie costiere si passa alle forme che hanno il loro « habitat » sino ad oltre 4500 metri sul livello del mare, al limite delle nevi persistenti, come le Cactee delle Sierre messicane e delle Ande; dalle poche ma caratteristiche specie della zona tropicale — specie in gran parte rampicanti (come alcuni *Cereus*) od epifite (come i *Phillocactus* dai grandissimi fiori), viventi nelle intricate foreste ove l'ambiente è saturo di aria caldo - umida per l'elevata temperatura ed i quotidiani acquazzoni, e prosperanti in terreni ricchissimi di « humus » — si passa per gradi sino alle forme che vivono in terreni argillosi o vulcanici, ove al cocente solleone va unita una straordinaria siccità: sterminati deserti dove soltanto le Cactee e magri cespugli possono vivere, e dove spesso il periodo delle piogge è di qualche settimana soltanto; breve periodo, durante il quale questi vegetali crescono, fioriscono e fruttificano per poi trascorrere lunghi mesi di riposo bruciati dal sole.

(fot. L. Rocca, Torino)

PIANTE BIZZARRE SU MOBILI DALLE FORME BIZZARRE....

È dai frutti dell'*Opuntia ficus - indica*, che molti indigeni del Messico ritraggono il

(fot. L. Rocca, Torino)

.... NEGLI ANGOLI PIÙ INTIMI DI UN SALOTTO, O DI UNA BIBLIOTECA....

loro unico nutrimento per settimane intere, ed è un'*Opuntia,* la *Nopalea coccinellifera,* che, originaria del Messico, venne coltivata su larga scala nelle Canarie dagli Spagnuoli, vivendo su di essa un piccolissimo insetto, il *Coccus coccinellifer* che fornì il *rosso di cocciniglia,* sino a quando altri colori meno costosi delle industrie chimiche, fecero quasi completamente abbandonare l'allevamento dell'insetto a tale scopo.

Pochissime Cactee contengono sostanze velenose o nocive; è da notarsi una piccola specie, originaria del Messico, l'*Echinocactus Williamsii,* contenente un potente alcaloide usato dagli indigeni per procurarsi ebbrezza durante le loro funzioni religiose, e che produce a quanto pare strani fenomeni di allucinazione.

Una gran parte delle Cactee ha vita ultra centenaria come ad esempio molte specie di Cereus; nelle regioni collinose e desertiche dell'Argentina settentrionale si estende per chilometri il *Cereus pasacana,* i cui fusti colonnari raggiungono un'altezza di oltre 12 metri con un diametro di un metro; tutta la Cordigliera delle Ande è ricca di Cactee, specialmente l'arido versante occidentale,

(fot. L. Rocca, Torino)

.... TRA NINNOLI E CERAMICHE.

(fot. L. Rocca, Torino)

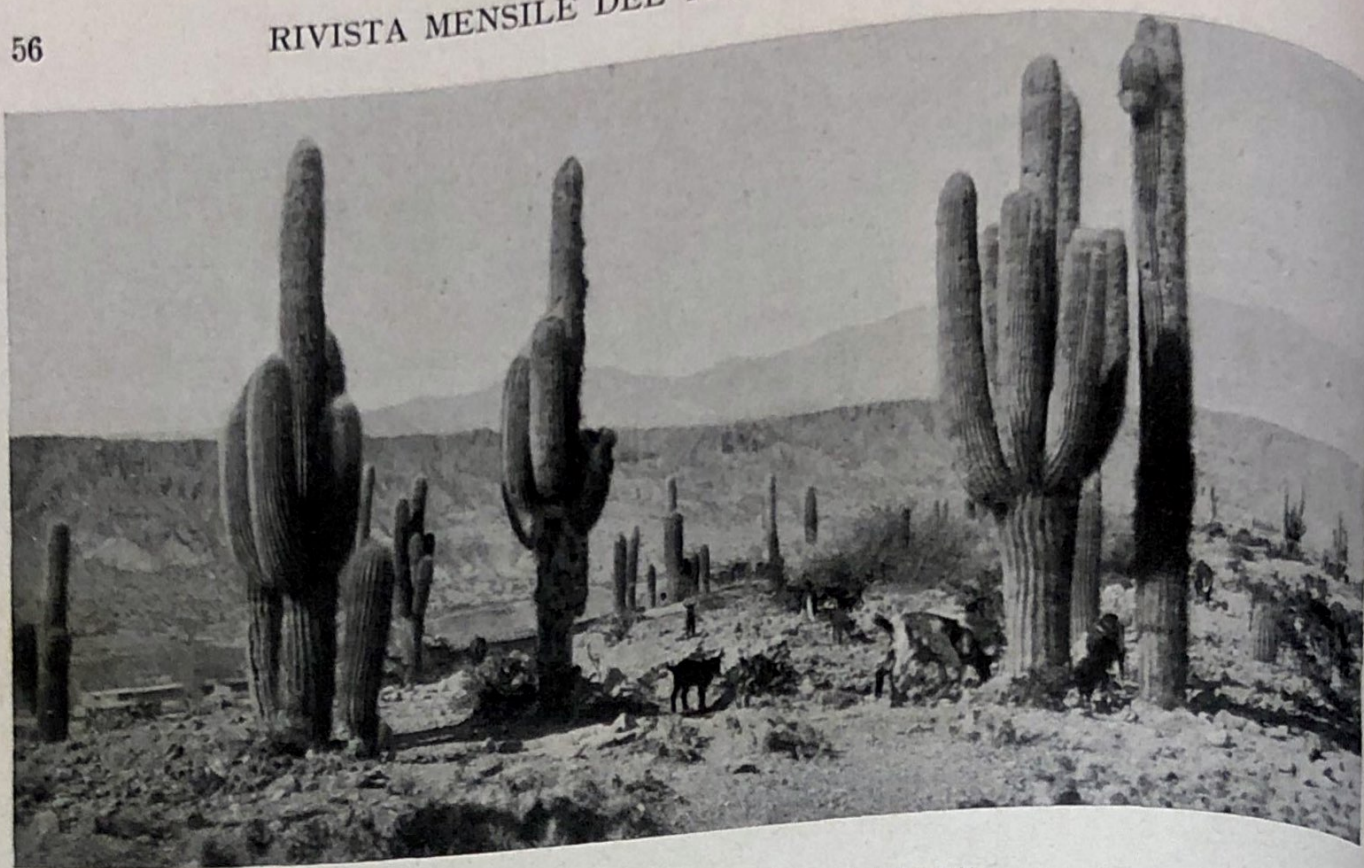
... OVUNQUE LE CACTEE SI ADATTANO PER LE LORO FORME.

con forme colonnari e sferiche, viventi anche oltre i 4500 metri; nel Brasile e negli Stati dell'America Centrale prosperano molte specie rampicanti ed anche epifite. Nessuno Stato americano, a causa dei differentissimi climi, supera però per quantità e per numero di specie il Messico; sull'immenso altipiano, circondato dalle Sierre elevantisi ad oltre 5000 metri, altipiano su cui le piogge cadono assai scarsamente, si riscontrano le specie più belle di Cactee maggiormente coltivate in Europa, molte delle quali, come quelle appartenenti al genere *Mamillaria,* si adattano facilmente alla coltura negli appartamenti, fiorendo annualmente; nelle aride vallette della parte meridionale dell'altipiano prospera una Cactea assai conosciuta, il *Cephalocereus senilis,* la « testa di vecchio », cosidetta dai lunghissimi peli bianchi che totalmente la ricoprono, specie che richiede un terreno calcareo e sabbioso.

Quasi tutte le Cactee sono prive di foglie: la natura le ha trasformate in spine variamente disposte. Dovendo queste piante sopportare lunghi periodi di siccità, i loro fusti possono immagazzinare grandi quantità di acqua; gli scambi gassosi e l'evaporazione che si compiono per mezzo delle foglie, in questi vegetali sono ridotti al minimo possibile per la mancanza di questi organi ed anche perchè la superficie emergente è ricoperta da una cuticola ispessita.

I fiori differiscono da genere a genere; a quelli piccolissimi, se ne contrappongono altri di oltre 15 centimetri di diametro, come quelli di alcune specie di Cereus; ma tali fiori sono per lo più di breve durata e sono poco o niente profumati; di colore bianco per lo più quelli che si aprono al tramonto per richiudersi all' alba successiva. La fecondazione avviene per mezzo degli insetti o dei colibrì, che trasportano il polline da un fiore all'altro.

***

Fatte queste brevi premesse riguardanti la distribuzione geografica delle Cactee e alcune delle caratteristiche fisiologiche di tali piante, tralasciando di trattare delle colture in serra, intratterrò brevemente il lettore sulla loro coltivazione negli appartamenti; ma prima di entrare in argomento è d'uopo che io consigli di acquistare le Cactee in Italia anzichè all'estero, poichè da alcuni anni parecchi Stabilimenti di floricoltura si sono specializzati coltivando su larga scala queste piante nella Penisola, sia mediante seminagioni, sia acclimatando specie già adulte ed importante direttamente dall'America; in

« CEREUS PASACANA » NELLE ANDE DELL'ARGENTINA.

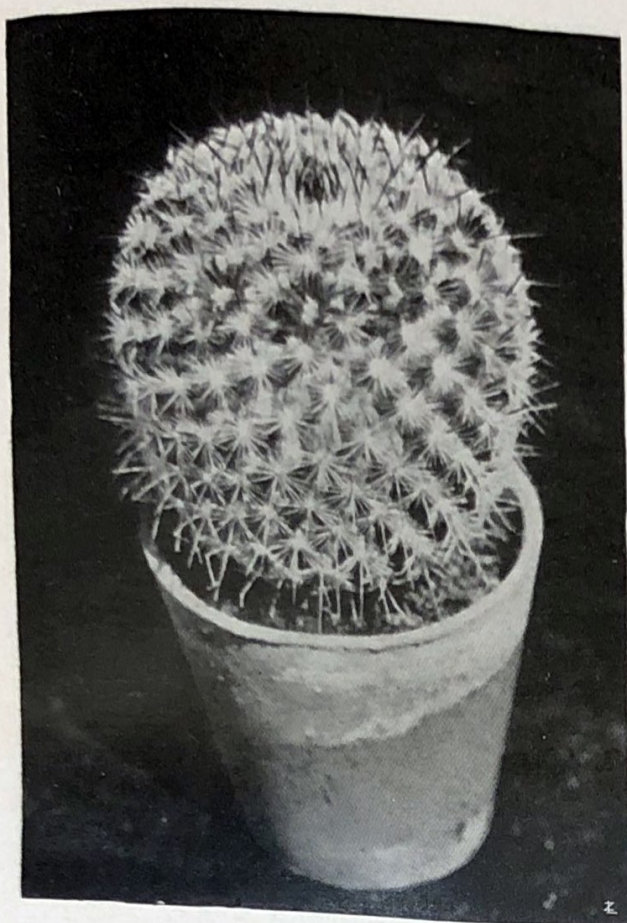
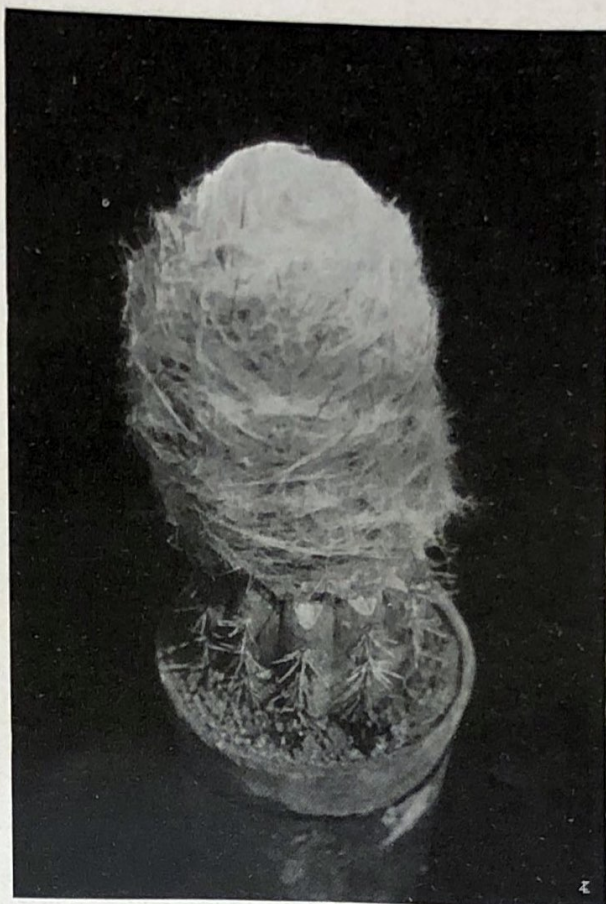
tal guisa, oltre ad impedire l' emigrazione del nostro denaro, si è sicuri di acquistare esemplari già acclimatati, sani e robusti specialmente se provenienti da seminagione. Ditte specializzate nel ramo esistono a Milano, Torino, Chiavari, San Remo e Catania.

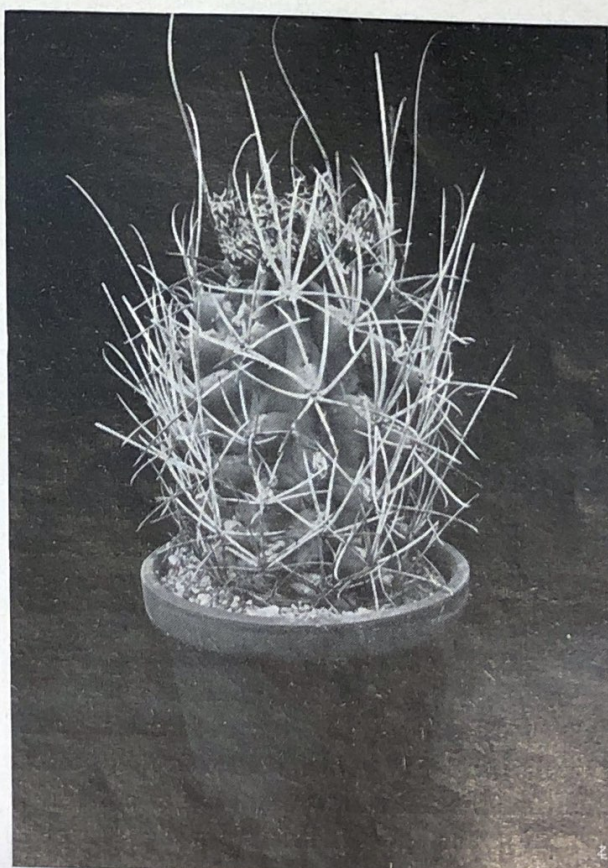
UN « CEREUS » SECOLARE DEGLI ALTIPIANI DEL MESSICO.

Coltivazione, terricci e vasi.

Affinchè le Cactee possano prosperare, irrobustirsi, rimaner sane e fiorire, è necessario che il terreno sia molto poroso per impedire il ristagno dell'acqua ed una facile conseguente marcescenza delle radici. Anche la composizione del terriccio ha una non lieve importanza; è perciò utile di poter comporre due tipi di miscele; la prima per le specie amanti di un terreno ricco di « humus », la seconda per le Cactee viventi in terreni argilloso-sabbiosi o di origine vulcanica.

La prima sarà composta di una metà di terra di foglie concimata, ma ben consumata, di una quarta parte di sabbia grossolana lavata e di una quarta parte di terra d'erica, o meglio di terra refrattaria cotta (facilmente acquistabile da negozianti di stufe); è utile poi aggiungere un po' di calcinaccio e carbone di legna polverizzati; tale composto è adatto per i *Cereus rampicanti*, per i *Phyllocactus* e per le *Opuntia*, aumentando tuttavia la percentuale di terra refrattaria per i *Cereus colonnari*.

I generi *Mamillaria*, *Echinocactus*, *Echinocereus* ed *Echinopsis* abbisognano di un terreno più sabbioso, aumentando pure, come per i *Cereus colonnari*, la percentuale di terra d'erica e di terra refrattaria cotta, che conferisce al terreno una gran porosità; alle

(*fot. Eineder, Merano*)
UNA « MAMILLARIA HIDALGENSIS » FIORITA.

(*fot. Stern, S. Remo*)
IL « PILOCEREUS TROLLII », SIMILE AD UN BIANCO GOMITOLO DI COTONE.

(*fot. Stern, S. Remo*)
L'« OPUNTIA CLAVARIOIDES » INNESTATA.

(*fot. Eineder, Merano*)
UN « ECHINOCACTUS UNCINATUS », CON FRUTTI.

(fot. Sciacca, Catania)

UN « ECHINOPSIS MULTIPLEX » FIORITO.

Cactee con spine o peli bianchi si darà una percentuale maggiore di calcinaccio triturato.

Questi terricci non devono essere finemente vagliati, ma usati in modo che ne risulti un composto soffice e poco omogeneo.

I vasi non devono essere smaltati o verniciati, ma di terracotta; si possono anche piantare le Cactee in cassettine di legno, raggruppando artisticamente parecchi esemplari; in entrambi i casi, però, il fondo dovrà essere ricoperto di alcuni centimetri di cocci per impedire che l'acqua ristagni. L'epoca migliore per il trapianto è il marzo o l'aprile, allorchè, dopo il periodo di riposo invernale, le piante iniziano il nuovo ciclo vegetativo; si avrà cura di tagliare le radici secche e quelle marcescenti; dopo il trapianto non si innaffieranno le piante per alcuni giorni; gli esemplari importati direttamente dall'America con poche radici si pianteranno provvisoriamente in sabbia lavata ed asciutta, umettandola in seguito sino a formazione di nuove radici. La moltiplicazione per talea riesce facilmente durante la bella stagione, avendo l'avvertenza di lasciare asciugare perfettamente la superficie tagliata prima di procedere all'interramento.

Esposizione, temperatura e inaffiamento.

E' consigliabile di usare cassette robuste, lunghe all'incirca 60 centimetri, larghe 30 ed alte 15, ripiene di torba sminuzzata, in cui si affondano i vasi sino all'orlo senza lasciare interstizi fra un vaso e l'altro; si ha in tal guisa il triplice vantaggio di utilizzare lo spazio, di rendere maneggevole il trasporto delle Cactee ed infine di mantenere le radici a temperatura ed umidità costanti.

D'inverno, se possibile, si terranno le Cactee in vicinanza di finestre esposte a levante od a mezzogiorno, onde ricevano la maggior quantità di luce possibile; la temperatura però deve oscillare dai 6 ai 12 gradi centigradi; una temperatura più alta provoca l'avvizzimento eccessivo ed un probabile essiccamento delle radici, o — se si innaffierà troppo — una vegetazione fuori stagione, stentata e delicata, col pericolo della marcescenza.

Con le temperature su esposte, sarà sufficiente mantenere leggermente umida la torba attorno ai vasi, oppure innaffiando la terra ogni 15 a 20 giorni durante tutto il periodo invernale. Le Cactee sane e prosperose si

(fot. Sciacca, Catania)

UN BEL FIORE DI « CEREUS STRIGOSUS ».

lasceranno nel medesimo vaso per qualche anno ed in tal guisa fioriranno con più facilità; ed è anche necessario il riposo invernale affinchè possano abbondantemente fiorire durante la bella stagione.

Allorchè coi primi tepori primaverili le piante accenneranno a germogliare, si dovrà gradatamente aumentare l'innaffiamento, disponendo in seguito che le Cactee debbano essere esposte in pieno sole; i generi *Mamillaria*, *Echinopsis*, *Phyllocactus* amano ombra e calore; le *Opuntia* soltanto devono invece essere colpite anche in pieno meriggio dai raggi solari; gli altri generi si potranno riparare durante le ore più calde; da giugno a tutto settembre si dovrà dopo il tramonto, ed ogni giorno, non soltanto copiosamente innaffiare, ma anche spruzzare con acqua non troppo fredda, onde poter ottenere, per quanto è possibile, un ambiente caldo-umido; in autunno si diminuirà gradatamente l' acqua, ritirando in casa le Cactee ai primi freddi.

Quest'ultima regola non vale per le piante coltivate nell'Italia meridionale e specialmente in Sicilia, ove con successo un chiaro studioso dell'Orto Botanico di Palermo, il cav. Riccobono, che da molti anni si dedica con rara competenza allo studio delle Cactee, riuscì ad acclimatare molte specie che sopportano, felicemente indenni, l'inverno all'aperto.

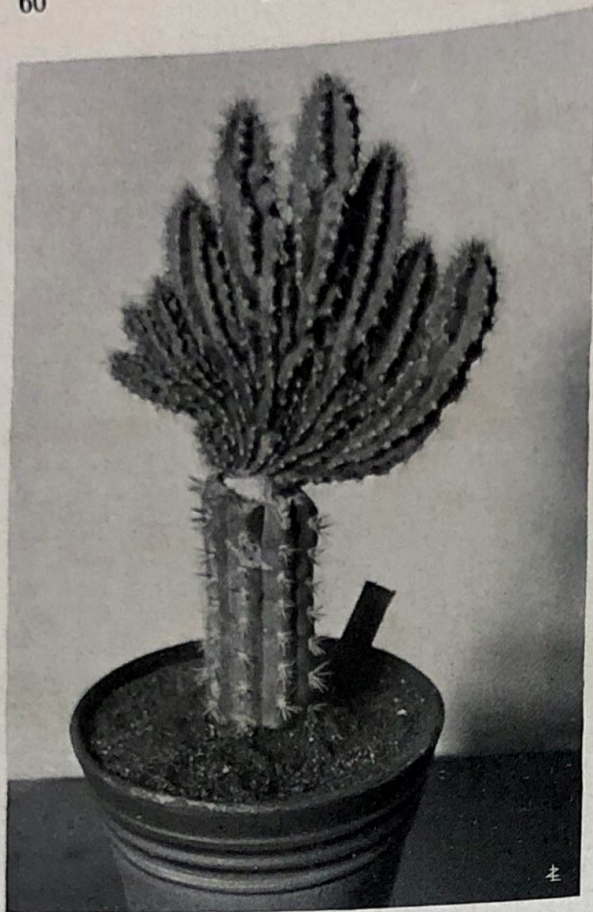
I CARATTERISTICI FIORI DEI « CEREUS ».

Malattie e rimedi.

La marcescenza, prodotta da un piccolissimo fungo, è la malattia più grave delle Cactee, che ne sono colpite specialmente in inverno ed all'inizio di primavera: terreno poroso e parsimonia d'acqua durante la brutta stagione sono di aiuto per evitare tale pericolo; se le piante sono fortemente attaccate, è utile tosto distruggerle; se il male non è grave, si dovrà senz'altro recidere la parte ammalata, lasciando accuratamente asciugare la superficie della parte ancor sana per parecchi giorni prima di procedere all'interramento in sabbia, e mantenendo la nuova pianta in ambiente caldo, sino a formazione delle nuove radici avventizie.

Contro i parassiti animali, ed in particolare contro i coccididi, gioveranno i trattamenti mediante le emulsioni saponose di olî di catrame, o le soluzioni alcooliche di estratto di tabacco, usando un adatto nebulizzatore (1).

(1) Non credo fuor di luogo di compilare a questo punto un breve elenco di Cactee che più facilmente si prestano per la coltura in casa; le specie con asterisco fioriscono abbondantemente.

Aporocactus flagelliformis *
Cereus peruvianus var. *monstruosus*
Cereus Silvestrii *
» » var. *cristatus*
» *azureus*
Echinocactus concinnus *
» *Grusonii*
» *mamillosus* *
» *microspermus*
Echinocereus Berlandieri *
» *pectinatus*
Echinopsis tubiflora *
» *Eyriesii*

(fot. Eineder, Merano)

« CEREUS PERUVIANUS » (VAR. MONSTRUOSUS).

(fot. Stern, S. Remo)

MAMILLARIA ELEGANS.

***

La Mostra di floricoltura tenutasi nella primavera del 1932 a San Remo ha messo in evidenza esemplari magnifici di Cactee, molte delle quali fiorite, provenienti da collezioni private e da vari Stabilimenti di floricoltura specializzati in tal genere di piante.

Che molte specie non richiedano cure particolari, può constatare chiunque percorra durante l'estate la parte settentrionale della Venezia Tridentina. La Val Pusteria e specialmente l'Alta Val Venosta non hanno balcone o finestra che non siano adorne di piante fiorite, che i contadini ed i montanari coltivano con amore; ovunque si veggono geranii multicolori e begonie dalle tenere tinte; le fucsie, un tempo coltivate nelle ville patrizie del piano, portano grappoli di fiori dai molti colori che pendono dalle finestre delle rustiche abitazioni: tra tutte queste piante, si possono quasi sempre ammirare anche delle Cactee; turgide *Echinopsis*, grosse come meloni, i cui fiori enormi, bianchi o rosati, apron le corolle dopo il tramonto, oppure begli esemplari di *Aporocactus flagelliformis*, chiamati « code di topo », per le molteplici ramificazioni lunghe e sottili cosparse di fiori amaranto.

Se adunque senza cure speciali e senza nozioni di botanica i contadini di quelle vallate montane ottengono risultati tanto notevoli, a maggior ragione si potranno ottenere Cactee robuste e fiorenti da chi si dedica con amore, sia pure a scopo di diletto, a questa non difficile coltivazione. Comunque noi abbiamo voluto indicare, soprattutto alle nostre lettrici — che si preoccupano di porre una nuova nota ornamentale nella loro casa — una non difficile arte di procurarsi e di mantenere vigoroso e sano un vario adornamento per tavoli, per mobili diversi, per biblioteche e davanzali a vetrata.

Una nota di gentilezza di più, tra ninnoli e ceramiche di gusto moderno, non guasta...

LUIGI ROCCA.

Mamillaria bicolor
» *bocasana* *
» *centricirrha* *
» *elegans* *
» *longimanna* *
» *pusilla* *
» *rhodantha* *
» *Parkinsonii* *
Opuntia clavarioides
» *cylindrica*
» *Scherii*

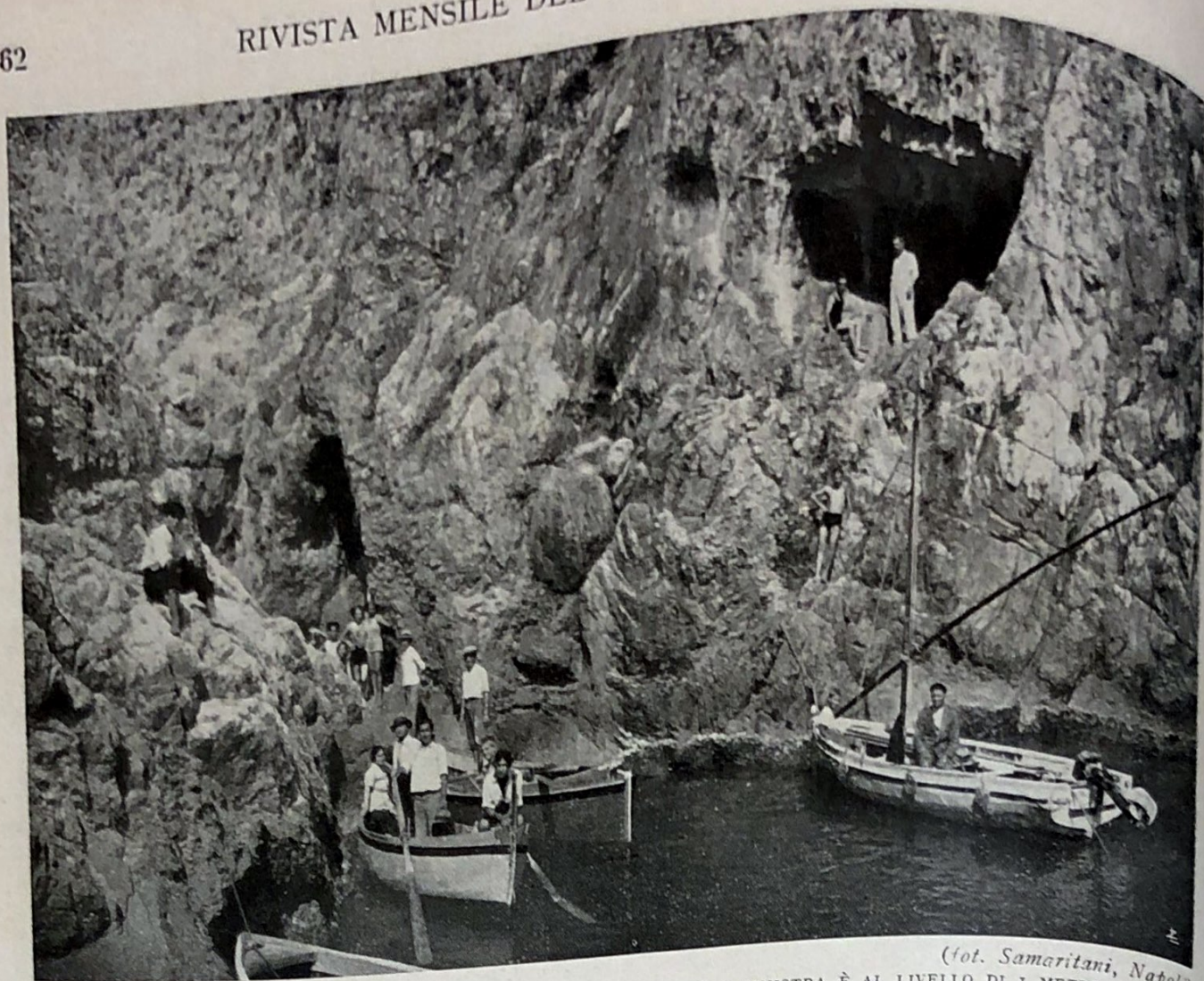
(fot. Samaritani, Napoli)

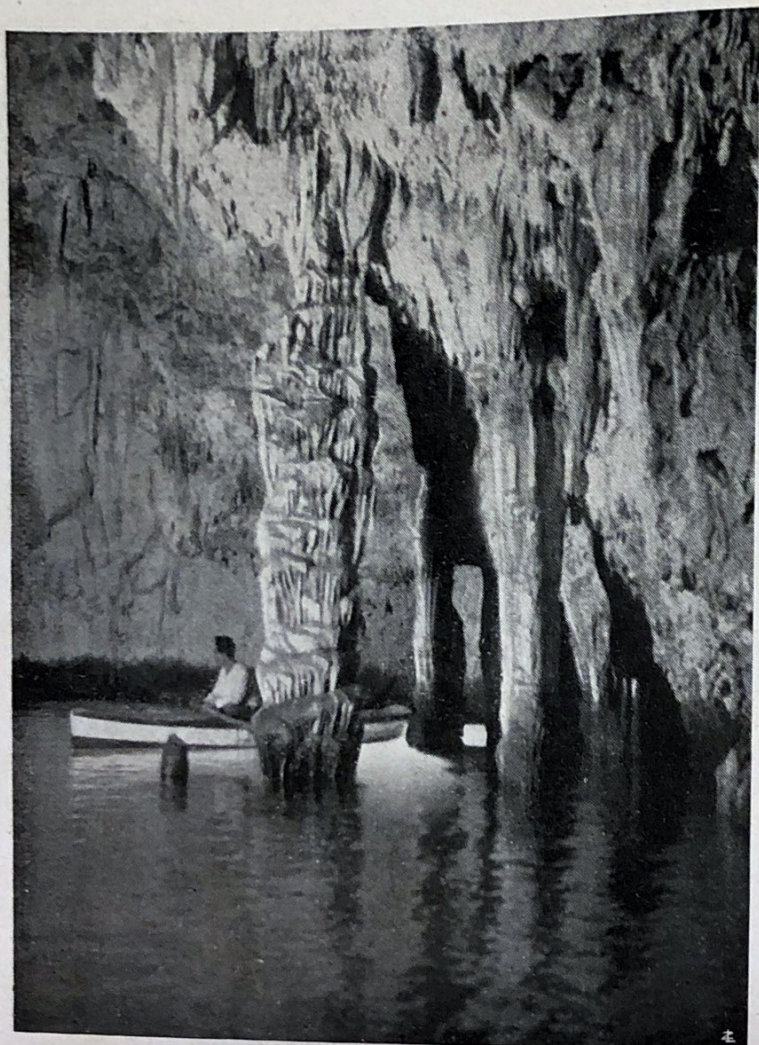
AMALFI - ZONA PANORAMICA DELLA GROTTA DI SMERALDO A CAPO DI CONCA DEI MARINI, PRESSO AMALFI. (LA FRECCIA INDICA DOVE LA GROTTA SI APRE SUL MARE).

UNA NUOVA BELLEZZA SPELEOLOGICA

LA GROTTA DI AMALFI

Sono stato a vedere la Grotta di Amalfi. Altri la chiamano *Grotta Verde,* altri ancora *Grotta di Smeraldo,* quasi per ricordare antagonisticamente la *Grotta Azzurra* di Capri. Ma io credo che il nome più rispondente alla realtà di questa singolare curiosità geologica, che si è venuta ad aggiungere alle molteplici bellezze della incantevole costiera che va da Sorrento a Salerno, sia quello di *Grotta di Amalfi,* sebbene non sia sita proprio nel territorio di questo comune, ma in quello della vicinissima borgata di Conca, la quale può ben considerarsi una frazione di Amalfi. D'altra parte, la costiera in quel tratto porta appunto il nome dell'antica gloriosa repubblica marinara, e non è il caso di sofisticare (come sembra si voglia fare) sull'appartenenza della grotta a questo o a quel comune. Tanto più poi che su di essa — ed è bene dirlo subito — è evidente il diritto demaniale dello Stato... E a proposito, dato lo sviluppo della speleologia in Italia, non sembra al Ministro delle Finanze che sia giunto il momento di ben chiarire, specialmente dopo la recente legge sulle miniere, l'appartenenza allo Stato delle numerosissime grotte, alcune delle quali han somma importanza e per le bellezze naturali che racchiudono e per gli studi della preistoria?

Insisto sulla denominazione di *Grotta di Amalfi* per due ragioni: perchè la sola attribuzione a questa città richiama alla mente di ognuno quella divina « costa sopra 'l mare riguardante » che, dai tempi di Giovanni Boccaccio, era considerata « la più dilettevole parte d'Italia », ed è questo per la grotta un elemento prezioso di particolare attrattiva; e poi perchè non è utile, nell'interesse di essa, di confonderla con la *Grotta Azzurra,* mentre la caratteristica, che la rende interessante, non è solo nel colore ma anche e più nella singolarità della sua conformazione.

(*fot. Samaritani, Napoli*)

COME SI PRESENTANO GLI IMBOCCHI DELLA GROTTA DI AMALFI. (QUELLO A SINISTRA È AL LIVELLO DI 1 METRO, L'ALTRO A 6 METRI SUL MARE).

(*fot. Savastano*)

GROTTA DI AMALFI ... STALAGMITI COLOSSALI, CHE SEMBRANO COLONNE ISTORIATE...

La quale è davvero specialissima ricca com'è, nell'acqua, di stalattiti e di stalagmiti. È, credo, un caso fra i più rari il veder sorgere dal profondo di più che sei metri imponenti concrezioni, che vanno a saldarsi in alto con altre anch'esse grandiose: il che dimostra in modo evidente che l'antro era superiore di molto al livello del mare e che la costiera amalfitana in tempi lontanissimi ebbe poi ad abbassarsi notevolmente. L'aspetto, quindi, della caverna, appena si dilegua l'oscurità che colpisce il visitatore al suo entrare, è stupefacente. Come ci si avanza sulla zattera, si scorge a destra, fra stalagmiti colossali, che sembrano colonne istoriate, un breve specchio di smeraldo, di viva luce al centro, che diffonde un dolce chiarore all'intorno. Si arriva fra uno scintillio di faville suscitate nell'acqua dai remi, in un angolo luminoso, donde si scopre a sinistra il fondo scuro dell'antro, dalla cui volta, alta circa venti metri, scendono candide cortine tra un frasta-

(fot. Samaritani, Napoli)
GROTTA DI AMALFI - MERAVIGLIOSO INTERNO CON STALAGMITI E STALATTITI.

(fot. Samaritani, Napoli)
GROTTA DI AMALFI - EFFETTO DELLA LUCE FILTRATA
(SULLA DESTRA DI CHI GUARDA SI NOTA UNA COLOSSALE STALAGMITE CHE SALE DAL FONDO ALLA VOLTA).

Pilastri. Pilastri subacquei. Stalagmiti
Stalagmiti subacquee.

NB. - LE FRECCE INDICANO LA ZONA DI DIFFUSIONE DEL FENOMENO LUMINOSO.

gliamento di guglie, di pinnacoli, di poderosi pilastri. Alcuni di questi non affiorano; si vedono immersi nell'acqua, coronati da guglie non più raggiunte dal gocciolio della volta, e attorno ad essi, nel fondo, quasi un vivaio di piccole stalagmiti, la cui crescenza si è ormai arrestata da secoli. Scavate nelle pareti all'intorno, e specialmente nella parte più lontana dal focolaio di luce sottomarina, e perciò in una semi oscurità, si aprono quasi delle piccole alcove, che richiedono, a mio avviso, qualche ulteriore esplorazione, non essendo improbabile che da esse si possa penetrare in altre caverne egualmente interessanti. La conformazione della cortina in quel punto fa sperare altre sorprese.

Certo un' organizzazione bisogna darla a questa grotta, affinchè tutta la sua bellezza, ancora in parte inespressa, balzi fuori in modo più evidente. Qualche fessura della roccia, che fa penetrare della luce dann[osa] all'insieme, occorre eliminarla; ho visto ch[e] vi si era stesa una tela; non basta, bisogn[a] murarla. Di più, non mi parrebbe inopport[u]na qualche lampadina elettrica, magari [in] verde, di luce tenuissima, ben nascosta fra le anfrattuosità a nord dell'antro, là dove s[i] aprono le piccole alcove già da me accenna[]te. Se ne potrebbero ricavare degli effetti mi[]rabili. E infine occorre sistemare l'access[o], che per ora è incomodissimo.

Si può raggiungere la grotta in due modi: per via di terra, percorrendo la strada che da Amalfi va a Conca, o per via di mare. La prima non è consigliabile, perchè, al punto dove bisognerebbe fermarsi per discendere giù sino all'apertura della grotta, la roccia precipita a picco per circa una trentina di metri, e finchè non sarà scavato un sentiero praticabile non è a parlarne. La seconda è comodissima in un motoscafo o in un fuoribordo o anche in una barca a remi; e, quando il mare è calmo, è deliziosa. Da Amalfi in non più di venticinque minuti si è sul p[o]sto; e sono venticinque minuti di godimento indicibile, poichè la bella costiera si manifesta in tutta la sua magnificenza nelle imponenti rocce selvagge solcate da burroni profondi, nelle alte punte intagliate sul cielo di cobalto, nelle ridenti verdi vallate in cui

(*fot. Samaritani, Napoli*)

AMALFI - PARTICOLARE DELL'INGRESSO SUPERIORE ALLA GROTTA.

(*fot. Samaritani, Napoli*)

GROTTA DI AMALFI - UNO STUPENDO PARTICOLARE DI STALAGMITI.

splendono al sole ville graziose, bianche cittadine fra boschetti di aranci, come Atrani, o come Maiori e Minori.

La grotta è dietro il capo di Conca, coronato da un'ampia torre. Le aperture in alto, verso la strada, e in basso a pochi metri dal mare, non possono essere sfuggite all'attenzione dei pescatori, che sfruttano da secoli quel tratto di mare ricco di cefali e di polipi. Non vi può esser dubbio che la grotta fosse da costoro conosciuta, ma non apprezzata nella sua singolare bellezza. Si deve all'amalfitano ing. Ruggero Francese, che ebbe a penetrarvi per caso, il primo grido d'entusiasmo. Si è ripetuto il caso della Grotta Azzurra di Capri, conosciuta nell'antichità ai tempi di Tiberio, dimenticata sino al secolo decimosettimo, di nuovo obliata sino a quando nel 1826 il pittore tedesco Kopisch vi penetrò a nuoto insieme col pescatore Angelo Ferraro. Non resta ora che salvaguardarla, organizzare l'accesso, e includerla negli itinerari turistici. La Sovrintendenza all'arte della Campania ha, intanto, proposto alla Direzione delle Belle Arti l'assunzione di un custode; e questo sarà nominato fra breve.

LUIGI PARPAGLIOLO.

(*fot. M. Marcello Leva, Roma*)

LA SFIBRATURA RUSTICA DELLA CANAPA,
come si usa ancora in alcune regioni dell'Emilia e della Romagna, adoperando una specie di rozza e grossa pinza lignea (*la grama*) azionata a mano.

GLACIOLOGIA ARTISTICA

Quando si parla di ghiacciai la mente subito corre ad immaginare qualcosa non solo di immensamente freddo e di immobile, ma anche di pauroso e di pericoloso per le sue inghiottenti crepacce, pel suo gelido e triste ambiente, in modo da costituire i leggendari *Pays maudits*, come appunto si designavano una volta.

Avvicinandoli e conoscendoli meglio, i ghiacciai ci appaiono invece assai diversamente. Per l'alpinista diventarono una magnifica palestra di arditezza, per lo scienziato costituirono una regione di interessantissimi studi di vario genere, per l'industriale essi apparvero, come in realtà sono, quale preziosissima riserva di energia trasformabile in cento modi, all'agricoltore si mostrarono pure come provvidenziali fonti di ricchezza idrologica per la necessaria irrigazione estiva delle vicine e delle lontane regioni coltivate. Ma suscitano in noi i ghiacciai quelle sensazioni che definiamo complessivamente come artistiche?

La risposta affermativa parmi data semplicemente dal fatto che ogni anno, in ogni regione montana dove trovansi ghiacciai accorrono, malgrado spese e disagi, migliaia di persone, per lo più colte ed intellettuali, per ammirare le bianche fiumane glaciali svolgentisi maestose nelle alte valli, per contemplare questo fenomeno naturale tanto impressionante per forza, grandiosità e purezza.

Sono bellezze della natura che, analogamente alla grandiosità di una fiumana fluviale, all'irruenza di un torrente, al salto di una cascata d'acqua e simili, colpiscono chiunque abbia sentimento d'arte. Chi percorra le alte montagne con occhio e senso artistici non può a meno di ammirare, fra le altre, anche le bellezze che presentano i ghiacciai, nè quindi è il caso d'insistere sull'argomento.

Ma il glacialismo, oltre che nelle sue manifestazioni grandiose, presenta pure lati artistici in cento altre maniere, anche secondarie, minute; anzi, come la cascatella è spesso più graziosa di un grosso salto d'acqua, così sovente i particolari glaciali presentano forme e bellezze assai più fini, delicate, graziose che non le grandi moli dei veri ghiacciai.

Ne vogliamo vedere qualche esempio?

Cominciamo ad esaminare quei fiocchi di neve che cadono dolcemente svolazzanti nelle rigide giornate invernali; è il vapor acqueo dell'alta atmosfera che, congelando a temperature assai basse, cristallizza e quindi, addensandosi, scende a terra. Siccome l'acqua cristallizza nel cosidetto sistema esagonale, così assume forme prismatiche svariatissime, ma a struttura appunto fondamentalmente esagonale; tuttavia, poichè la cristallizzazione avviene in modo speciale e tanto rapido che non si possono formare regolarmente le facce cristalline, così solo filamenti, fibrille ed aghetti riescono a costituirsi ed a raggrupparsi in simmetria esagonale, secondo angoli di 30°, 60° o 90°. Formansi specie di cristalliti o scheletri cristallini poligonali (del diametro variabile da frazioni di millimetro

(*da fotografie ottenute al Microscopio* [*A. Rudeaux*])

FIG. 1 - SVARIATI CRISTALLI DI NEVE FORTEMENTE INGRANDITI.

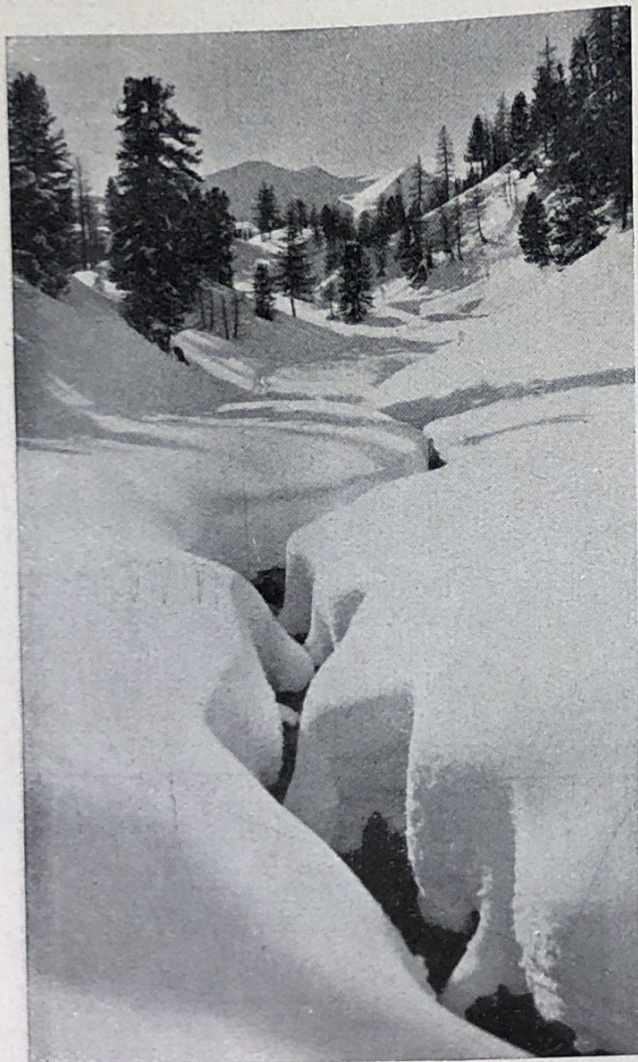
FIG. 2 - CASE DI COURMAYEUR SOTTO UNA GRANDE NEVICATA (INVERNO 1916-'17).

(*fot. Giulio Cesare; 23-2-'925*)

FIG. 3 - VAL GIMONT PRESSO CLAVIÉRES, NELL'ALTA VAL DI SUSA, DOPO UNA LUNGA ED ABBONDANTE NEVICATA CON FORTE SOLCO TORRENZIALE NEL POTENTE MANTO NEVOSO.

a pochi millimetri) in foggia di tenui, geometriche stellette svariatissime (ne furono già distinte alcune centinaia), per lo più a sei raggi o multipli di sei (fig. 1).

Tali meravigliose strutture stellari, che già formarono l'ammirazione del grande astronomo Keplero, si possono specialmente osservare nelle regioni circumpolari e da noi nelle giornate invernali più rigide, cioè in condizioni di freddo eccezionale, anche sotto i 20°, 30°, quando la neve cade in rari elementi isolati e conservasi per un certo tempo; generalmente invece questi minuscoli, elegantissimi, ma tanto delicati corpuscoli, originariamente raggiati, presto si raggruppano, già in alto, a costituire leggeri fiocchi — le cosidette farfalle di neve — che arrivano in basso addensati, raggrumati, semifusi, a falde di varia grandezza e soltanto più con le tracce della primitiva loro bellezza cristallina.

Questi miliardi di miliardi di bianche stellette cristalline lentamente scendendo, aggruppandosi e poi accumulandosi sul terreno, vi originano quel soffice, candido lenzuolo che, mentre costituisce contro i rigori invernali un prezioso mantello protettivo delle tenere piante, ed una riserva, si potrebbe dire, di lenta, ma importante irrigazione

(*fot. Alessio Alvaz.*, *3-6-1918*)
FIG. 4 - « PENITENTI » SULLA VETTA DEL GEMSLANDHORN IN VAL FORMAZZA. EFFETTO DI IRREGOLARE ABLAZIONE SOLARE SULLA NEVE

del terreno agrario, trasforma in modo veramente suggestivo il paesaggio.

Chi può descrivere lo spettacolo di bellezza e di purezza di una copiosa nevicata ed il sentimento di profonda pace che essa suscita nell' animo nostro? Oggetti, alberi, case, monti, tutto assume un aspetto affatto particolare, talora strano, spesso artistico; par quasi che il leggero, bianco ammanto sia venuto a nascondere tante brutture della nostra Terra e quasi a illuderci d'essere giunti in un mondo nuovo bello, puro, ideale (figg. 2 e 3).

È una delle tante illusioni della nostra vita; ma fortunatamente è un'illusione che si ripete e che possiamo anche andare sempre a trovare.... in alta montagna.

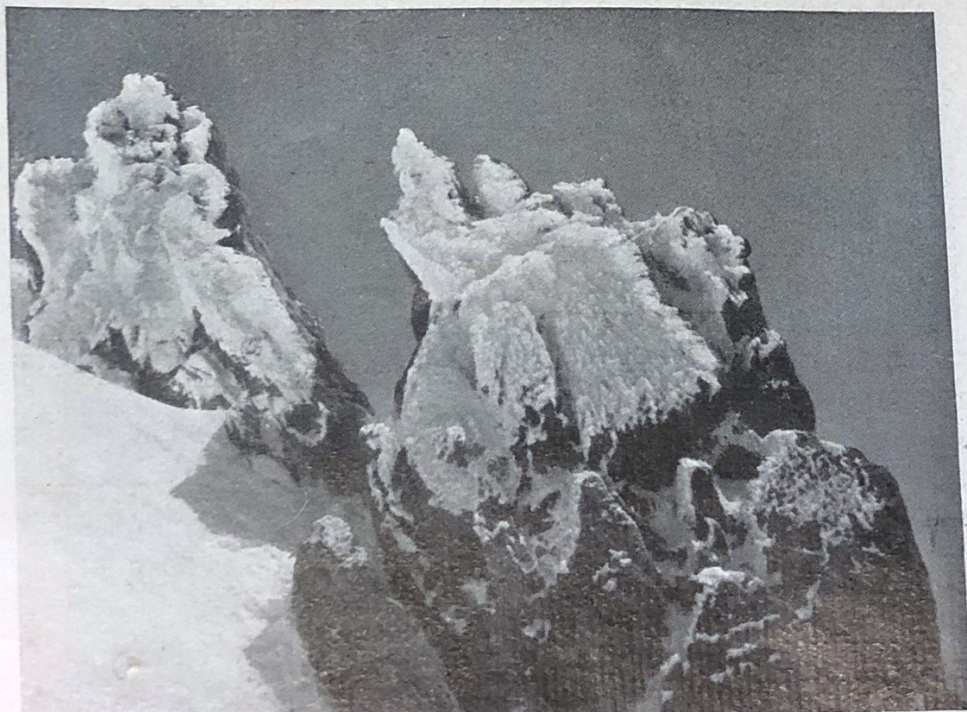
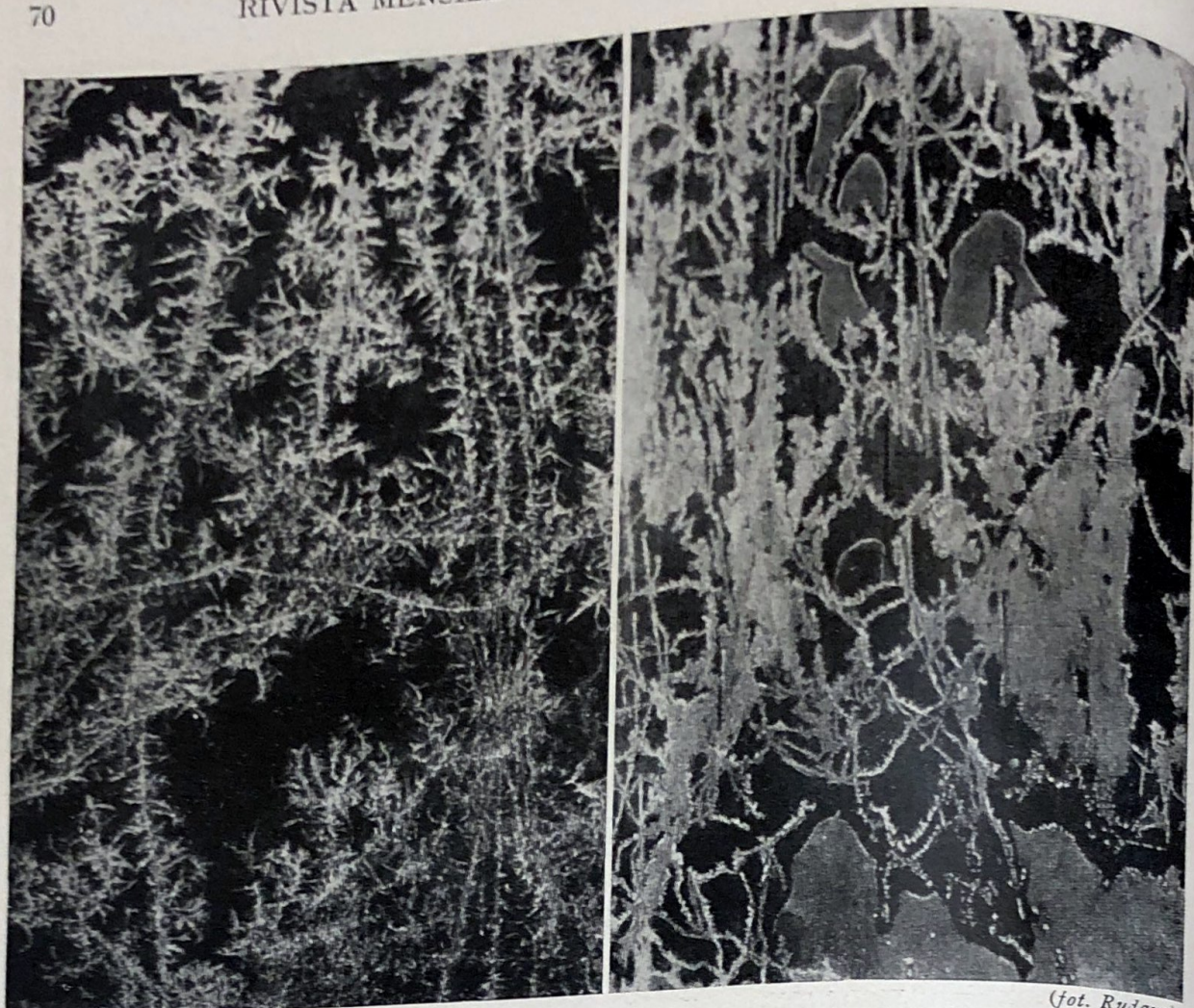
Lassù anzi, negli ampi nevai montani, la neve — discesa molto più abbondante e più frequente che sul nostro piano — si accumula, anche per via di valanghe, in vastissime zone ed in modo così grandioso, da conservarsi e trasformarsi gra-

(*fot. Giulio Cesare, 8-8-1924*)
FIG. 5 - GHIACCIOLATA AMMANTANTE LE ROCCE DELLA TOURNETTE (LE ULTIME ROCCE DEL MONTE BIANCO SOTTO LA VETTA GLACIALE DELLE BOSSES DU DROMADAIRE).

(fot. Rudaux)

FIG. 6 - ARBORESCENZE E PINI DI GHIACCIO FORMATISI SUL VETRO DI UNA FINESTRA PER CONDENSAZIONE E CONGELAZIONE DEL VAPOR ACQUEO DELL'ARIA.

datamente in ghiaccio. La neve è infatti veramente la madre dei ghiacciai.

Curiosissimi sono gli effetti dell'irregolare ablazione che si compie talora per opera della radiazione solare sopra i nevati in alta montagna, originando quella innumerevole serie di irregolari piramidelle denominate i « Penitenti », quasi monaci in sparsa processione (fig. 4).

FIG. 7 - FIGURE DI GLACIAZIONI FORMATESI SUI VETRI DI UNA FINESTRA.

Prima di lasciare le bellezze nivali ricordiamo che, specialmente in montagna, la neve spesso cadendo con fantastiche vorticosità, per le correnti aeree che la tormentano, ci appare come animata da una follìa di volteggi, di slanci in ogni parte, quasi di danze capricciose, di effetto assai vario e grazioso.

Ma anche dopo deposta, la neve, fin quando rimane farinosa, libera, leggera, continua spesso ad esser

(*fot. E. Santi, 1917*)

FIG. 8 - PARTICOLARE DELLA CASCATA DELLA TOCE, IN VAL FORMAZZA; GHIACCIOLATA INVERNALE DI UN FIANCO DELLA CASCATA.

tormentata, sbattuta qua e là dal vento radente che la trascina anche lontano, in modo un po' analogo alla sabbia delle dune, e che la foggia nelle più svariate maniere: ciò specialmente nei periodi di tormenta, in cui il vento assume intensità e quindi potenza tale da trasportare la neve da siti ad altri anche distantissimi, svolazzandola in ogni maniera, accumulandola in tanti modi, così da farle talora assumere forme strane, fantastiche, inverosimili. Fra i mille svariati casi ne ricordo come esempio uno solo, sia perchè caratteristico, sia perchè esso ebbe la fortuna di essere osservato da un altrettanto buon alpinista, quanto fotografo, che ne fissò colla sua macchina la meravigliosa immagine.

Un mattino, salendo al Monte Bianco dalle Bosses du Dromadaire, poco sotto la vetta ghiacciata e precisamente alla Tournette, si potevano vedere le creste rocciose, elevantisi dal piano inclinato del ghiacciaio, coperte, sopra uno dei ripidi loro fianchi, da una specie di ammanti glacio-nevosi in forma quasi di un'irsuta barba bianca, gettati sulle spalle dei bruni colossi rocciosi. Era il nevischio, che nella notte tormentosa il vento aveva sbattuto violentemente contro le pareti rocciose, su cui il materiale cristalliz-

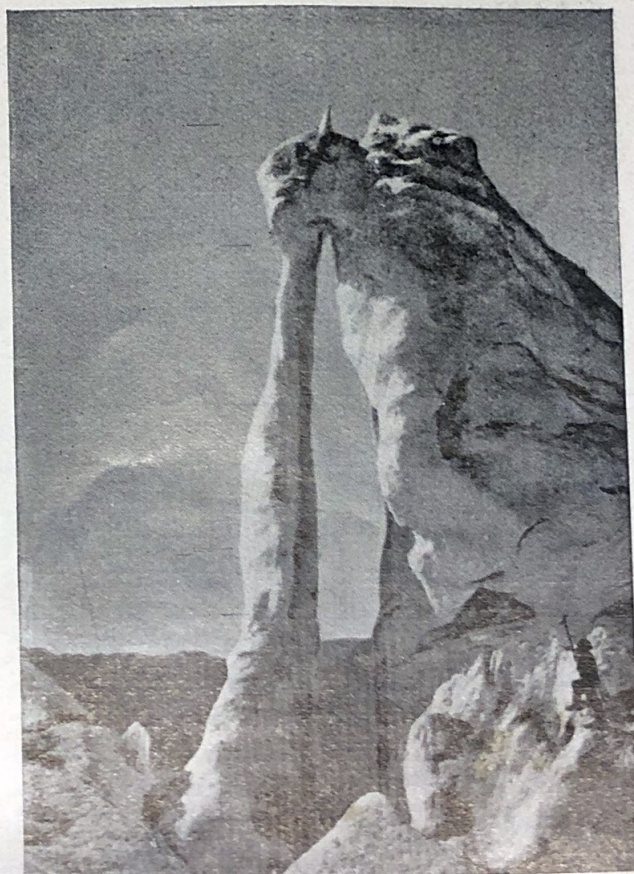



FIG. 9 - RESTO RUINIFORME DI UN SERACCO (GHIACCIAIO DEL MONTE BIANCO).

(*fot. J. Brocherel*)
FIG. 10 - CASCATELLE GHIACCIATE, PRESSO COURMAYEUR.

zato era così rimasto irsutamente ed irregolarmente appiccicato, disponendosi in modo da costituire nivei crespi spumeggianti che poi il sole del meriggio andava sciogliendo e vaporizzando (fig. 5).

Fenomeni analoghi vediamo formarsi talora nei rifugi di alta montagna dopo una notte di gelida bufera (fig. 16).

Oltre che sotto forma di neve, il vapor acqueo dell'aria ci porge, congelando, ancora altre bellezze.

Tutti abbiamo ammirato quelle curiose, svariatissime arborescenze che si formano sui vetri delle finestre durante le rigide notti invernali. È appunto il vapor acqueo delle nostre camere che si congela contro le raffreddate lastre di vetro, tentando bensì di assumerne forme cristalline, ma riuscendovi solo in parte, per mancanza della libertà d'azione, ed adattandosi alle varie circostanze di luogo, di posizione, di superficie, donde le svariatissime, curiose forme presentate dal fenomeno (figg. 6, 7).

Sono figurine fantastiche, ora diritte, ora incurvate, semplici o sdoppiate ad angoli, o ramose, con tentativi di qualche regolarità in rapporto alle geometriche, ma qui tanto ostacolate, leggi di cristallizzazione.

Analoghe arborescenze svariatissime, estendentisi anche per metri, possiamo qualche volta osservare nelle mattinate più rigide dell'inverno sui marciapiedi bagnati delle nostre vie, sulle strade, ecc. È il solito congelamento superficiale (causa di pericolose scivolate) che in speciali circostanze di freddo intenso ed in particolari condizioni di luogo e di umidità, può estrinsecarsi come una specie di patina gelata (il *vetrato*) ricamata a foggia di mirabili forme di arborescenze diritte o per lo più ricurve, divaricantisi, ecc.

I seracchi dei ghiacciai, specialmente i più tormentati e fratturati, dopo qualche mese di esposizione estiva, fondendo di giorno e rigelando di notte, assumono spesso le forme più fantastiche (fig. 9).

Altre artistiche formazioni origina l'acqua congelando in varie posizioni e località.

Mirabili sono specialmente le cascate congelate, non tanto nella loro massa complessiva a forma di grandi ondate bianche rigonfie, quanto piuttosto nei loro particolari mar-

(*fot. J. Brocherel*)
FIG. 11 - CASCATELLE GHIACCIATE NEL VALLONE DEL GRAN S. BERNARDO (VALLE D'AOSTA).

ginali, originati dalle minuscole cascatelle laterali ed isolate (figg. 8, 10 e 11).

Di tipo analogo sono pure i cosidetti ghiaccioli o *candelotti*, specie di grandi o piccole colonne di ghiaccio bianco e vitreo, foggiate spesso nei modi e raggruppamenti più bizzarri e svariati, a candele, a punte, a lame, a cortine, ecc. (figure 8 e 9).

È questo uno spettacolo che possiamo godere quasi ovunque d'inverno, specialmente lungo certe scarpate, dove l'acqua gocciolante si agghiaccia nelle notti più fredde, conservandosi così consolidata anche per parecchio tempo; i dintorni delle sorgentelle e purtroppo, nelle città, le grondaie gocciolanti ci offrono spesso svariati ghiaccioli, colle inseguenti patine glaciate sul sottostante marciapiede!

Il fenomeno si manifesta talora persino in alcune grotte molto aperte e ventilate, per modo che la temperatura si mantiene bassa e permette la costituzione, saltuaria o permanente, di vere stalattiti e stalagmiti di ghiaccio; bellissimi esempi ne possiamo vedere durante la stagione fredda nelle cosidette Grotte dei Saraceni al M. Séguret (Val di Susa) (fig. 12), nella grotta detta la Ghiacciaia del Mondolé (Alpi Marittime), ecc.

(*fot. P. Oneglio*)
FIG. 12 - STALATTITI E STALAGMITI DI GHIACCIO NELLA GROTTA DEI SARACENI AL M. SÉGURET (VALLE DI SUSA).

È degna di nota a questo riguardo la Caverna di Ebenalp, nella Svizzera, dove predominano alte, magnifiche stalagmiti (fig. 13).

È frequente nelle gallerie artificiali il fatto che nell'inverno i gocciolii di acqua della volta originano vere stalattiti e stalagmiti di ghiaccio; ricordo ad esempio la Galleria Rosazza sopra il Santuario di Oropa nell'alto Biellese.

Se nei rigidi inverni vediamo talora nelle nostre città le fontane bizzarramente congelate, il fenomeno si può vedere ben più spesso in montagna e per cause svariate. Così: fontane ghiacciate, arbusti o altri rilievi stati coperti da neve che poi fonde gocciolando di giorno e congelando di notte, ecc. (figg. 14 e 15).

Ma anche l'acqua stagnante od a lento movimento, specialmente lungo i margini dei laghetti, sulle rive dei laghi o dei torrenti a placido corso, può congelarsi dando luogo alle forme ed alle figure più strane. Ne risultano così frastagliature marginali curiosissime, speciali agghiacciamenti biancheggianti attorno ai rami od ai fusti delle piante acquatiche, o salienti per qualche tratto, a foggia di anfore sui fusti stessi o su ramoscelli pendenti, nonchè curiosissime congelazioni irregolarmente radiali, talvolta quasi geometriche, attorno a ciottoli od altri corpi emergenti dall'acqua. Del resto analogo agghiacciamento talora si verifica sul fondo dell'acqua, dove appunto essa ha un corso lento o ristagna.

Tali fenomeni curiosi e svariati sono tanto più frequenti ed accentuati quanto più la temperatura si abbassa, l'andamento acqueo si rallenta e l'acqua è più pura, finchè si può passare alla congelazione completa della superficie dei fiumi e dei laghi, con formazione di una crosta di parecchi centimetri, sino ad oltre un metro di spessore; tale quin-

(*fot. Wehrli*)

FIG. 13 - STAIAGMITI DI GHIACCIO NELLA CAVERNA DI EBENALP.

di da sopportare pesi anche grandissimi e costituire così, si può dire, la base di nuove insolite vie di comunicazione, nonchè di uno speciale sport, tanto elegante quanto carat-

(*fot. V. Sella*)

FIG. 14 - GHIACCIOLATA IN FORMA DI FONTANA, IN UN SERACCO DEL GHIACCIAIO SAVOJA (KARAKORUM - HIMALAJA).

(*fot. avv. A. Balliano, febbr. 1929*)

FIG. 15 - FONTANA DI GHIACCIO, PRESSO CARBONIN, TRA CORTINA D'AMPEZZO E DOBBIACO.

(*fot. G. Vavassori, 1928*)

FIG. 16 - FORMA DI CRISTALLIZZAZIONE DELLA BRINA FORMATASI SULLE TRAVI DEL TERRAZZO DELLA CAPANNA REGINA MARGHERITA SUL MONTE ROSA, DOPO UNA NOTTE DI BUFERA. (NELLO SFONDO, LA PUNTA DUFOUR).

teristico, il pattinaggio. Ed anche in questi casi di estesa congelazione delle superficie acquee, se ne esaminiamo da vicino la costituzione, vi possiamo spesso osservare speciali raggruppamenti simmetrici di cristallizzazioni più o meno radiali o con orientazione ortogonale alla superficie di congelamento od anche particolari spugnosità connesse all'agghiacciamento che imprigionò un po' d'aria.

Quasi ovunque la legge geometrica della cristallizzazione in simmetria esagonale dirige il congelamento dell'acqua, in qualunque stato, ed in ogni località, per farle assumere le forme più svariate, bizzarre, spesso spiccatamente artistiche.

Geometria ed Arte, rigida l'una, graziosa l'altra, non sono che apparentemente discordi, ma, come sovente in altri campi, nell'elemento acqueo, dal solido ghiaccio al vapore nebuloso, esse si intrecciano in modo mirabile, originando parecchie fra le tante bellezze della Natura.

FEDERICO SACCO.

CONOSCERE IL MONDO

« *È stata sempre cosa tanto honorata et dilettevole l'andar per il mondo per desiderio di vedere et conoscere la diversità dei paesi, costumi et modi di vivere, che s'han immaginato gli uomini il modo et la via di poter ciò fare con tutta la maggior comodità possibile* ». Così un editore bresciano del Cinquecento presentava « a' benigni lettori » una edizione minore del famoso *Theatro del Mondo* di Abramo Ortelio, alludendo specialmente alle risorse della cartografia, « *onde n'abbiamo al tempo d'oggi* — aggiungeva — *tante carte stampate che è una maraviglia* ».

Quanto la cartografia sia d'ausilio allo studioso e al turista è stato più volte rilevato specialmente in queste pagine, ma il viaggio che si può compiere tra i segni e i nomi di un documento geografico, sia pure incontrandovi gli alberelli, i delfini, i mostri, le caravelle cari alla fantasia dei vecchi cartografi, non è certo tale da darci una chiara idea dei paesi o dei costumi.

Non manca però, al giorno d'oggi, questa possibilità di conoscere i diversi aspetti del mondo senza abbandonare le domestiche pareti, e basta, per persuadersene, considerare la nuova Rivista del Touring **"Le Vie d'Italia e del Mondo,,** il cui programma fu illustrato nel nostro numero di novembre.

Diamo un'occhiata al primo fascicolo (gennaio 1933-XI) appena sfornato. Non è senza significato che la Rivista, che si apre con una breve presentazione del Presidente del T.C.I., suo Direttore, metta al posto d'onore un articolo *Roma nel Mondo,* del prof. C. Galassi Paluzzi, che illustra la perenne universalità dell'Urbe e il suo fatale rapporto con la civiltà del mondo.

Ignazio Balla presenta invece l' *Ungheria* nella vivacità dei suoi costumi, nel fàscino della sua anima popolare, nella sua gloria passata e nel suo dramma attuale, lumeggiandone gli antichi e nuovi rapporti con l'Italia.

Nello scritto successivo G. Landi ci descrive la *Scozia di Walter Scott,* guidandoci attraverso i luoghi ove visse e donde trasse ispirazione il grande romanziere.

V. Tedesco Zammarano ci porta in Abissinia col suo avventuroso viaggio *da Adua al Lago Tana,* tra le belve, i banditi, i giullari, gli anacoreti del deserto, sino alle imponenti rovine dell'antica « città dei re », già sede di una Corte fastosa, ed oggi rifugio di iene.

Varchiamo l'Atlantico: eccoci nell'immenso *Canadà,* così ricco di risorse naturali e così povero di risorse umane. A. Gobbi Belcredi ci descrive quella che potrebbe essere la terra promessa dell' intraprendenza europea senza le locali barriere antiimigratorie.

Il dott. G. Frenguelli, dell'Università di Santa Fé, ci porta nel Sud-America descrivendoci in tutta la sua drammaticità la recente formidabile *eruzione del Quiza-Pù,* destatosi da un sonno millenario, e traendone motivo per una interessante rassegna dei numerosi *vulcani delle Ande.*

L'ultima tappa del variatissimo viaggio che la Rivista ci fa compiere è in Asia, precisamente *a Ceylon,* l'isola delle gemme e dell'eterna primavera, che G. Farnese descrive nei suoi più caratteristici aspetti naturali ed etnici, nella varietà dei suoi prodotti, nel fascino orientale dei suoi monumenti e dei suoi riti.

Il magnifico fascicolo, stampato su carta patinata speciale con copertina simbolica a colori, consta di 130 pagine, illustrate da 128 incisioni in nero (di cui ben 50 a piena pagina) e da quattro artistiche tavole a colori.

« *Le Vie d' Italia e del Mondo* » costituiscono il più felice complemento de « Le Vie d'Italia ». Se queste vi additano le bellezze e le risorse più riposte della vostra Patria, insegnandovi a meglio conoscerla per più profondamente amarla, quelle sospingono il vostro sguardo fino alle più lontane regioni della Terra, fra le più strane genti, dinanzi a ricchezze talora insospettate. E mentre pongono in luce quanto i nostri connazionali hanno operato sotto ogni latitudine, non mancano di additare nuove mete alla conoscenza e all'iniziativa degli Italiani.

Così il fàscino dell'esotico e dell'avventuroso si sposa all'interesse pratico nella nuova Rivista che, pur essendo così attraente, vuol essere qualcosa di più che una pubblicazione di puro diletto.

L'abbonamento annuo a « Le Vie d'Italia e del Mondo » *è di* **L. 40,50** *per l'Italia e Colonie, di* **L. 65,50** *per l'Estero. — Chi desidera un numero di saggio mandi alla Direzione del T. C. I.* **L. 3** (*Estero,* **L. 5**), *che verranno bonificate sull'eventuale abbonamento.*

UN PASTORE E UNA BIMBA DELLE CAMPAGNE DI HORTOBAGY, IN UNGHERIA.

I pastori magiari, che vivono nella immensità della *puzsta*, indossano costumi pittoreschi, nella cui decorazione non è estranea l'influenza orientale. Questo vecchio, che guarda compiaciuto la nipotina abbondantemente ingonnellata, veste il maestoso *szűr*, mantello di panno greggio listato di nero e rosso e adorno di ricchi alamari.

Saggio delle illustrazioni che adornano il primo fascicolo de « Le Vie d'Italia e del Mondo ».

(fot. Alinari)

UN AFFRESCO QUATTROCENTESCO RESTAURATO.

S. AGATA IN ARFOLI (VALDARNO)

SUL magnifico altipiano che intercede fra le attraenti foreste di Vallombrosa e il ridente, placido corso dell'Arno occhieggia fra gli olivi la Chiesa Parrocchiale di S. Agata in Arfoli (o Arsoli) comune di Reggello, provincia di Firenze, che per la sua situazione a cavaliere di una ubertosa collina apparisce anche maggiormente incantevole. Da qui, sullo sfondo dell'ampia vallata formata da due linee quasi parallele di contrafforti del grazioso appennino Toscano e che fanno corona allo storico fiume, si possono osservare quasi ad occhio nudo i principali paesi del Valdarno Superiore, da Pontassieve a Montevarchi.

Una rete di strade carrozzabili, irradiate in direzioni diverse, rende facilissimo l'accesso a questa amena località ad ogni sorta di veicoli, che spesso, ma particolarmente in estate nelle gite a Vallombrosa, recano le comitive che vengono a visitarla. Questa chiesa di origine medioevale, come lo dimostrano varii frammenti di pietre lavorate e non poche linee architettoniche esterne, subì, col variare dei costumi a traverso i tempi, tante trasformazioni che la privarono quasi totalmente della sua forma primitiva e la misero nella impossibilità di essere riportata allo stato originale a causa delle molte opere murarie di aggiunta e di adattamento. Ridotta in condizioni che richiedevano un pronto restauro, e imponendosi nel medesimo tempo la necessità di ampliarla per renderla sufficiente ad accogliere i parrocchiani, raddoppiati di numero, il parroco attuale pensò, nel 1915, di affidare l'incarico all'architetto Cerpi, delle Belle Arti di Firenze, di studiare un progetto rispondente ai bisogni della Parrocchia e al criterio dell'arte. In poco tempo il disegno fu

(fot. Alinari)

S. AGATA IN ARFOLI - L'ELEGANTE FACCIATA.

pronto, ma la grande guerra ne impedì la pronta attuazione.

Nel maggio del 1927 fu posto mano al lavoro che nell'agosto dell'anno successivo era compiuto e coronato da una solenne cerimonia. Il lavoro è riuscito veramente degno, così dal lato tecnico-artistico, come da quello esecutivo: alla decorazione interna lavorarono il Bernini, affreschista delle R. Gallerie, e varii altri. Le vetrate a gran fuoco, con immagini di Santi, sono opera del Bruschi di Firenze; i quattro bassorilievi rappresentanti i 4 Evangelisti, sono stati eseguiti dallo scultore fiorentino prof. Aloisi, decorati a stile robbiano e posti a guarnizione della cupoletta sovrastante al transetto e all'altar maggiore. Il soffitto della chiesa rinnovata è a cassette in legno, scolpite e decorate a chiaroscuro con lumeggiature in oro. Due pregevoli tavole rappresentanti il martirio della S. Patrona e il S. Cuore di Gesù, eseguite in perfetto carattere cinquecentesco dal prof. Fraschetti, con cornici corrispondenti, dànno agli altari della cappella un aspetto di singolare eleganza. Concorrono a dare maggior risalto a questo lavoro, plasmato nello stile di Brunellesco, tre affreschi di valore recentemente restaurati a cura della Soprintendenza ai Monumenti e alle Belle Arti di Firenze, posti sui due altari del braccio principale e sotto la loggetta soprastante alla porta di ingresso, pitture queste del sec. XIV e XV.

(*fot. Alinari*)

IL TRANSETTO E L'ALTAR MAGGIORE DI S. AGATA IN ARFOLI.

(*fot. Alinari*)

UNA SCENA DELLA VITA DI S. AGATA (AFFRESCO DEL LOGGIATO).

Anche la facciata, ricorrente con lo stile interno, è graziosa nella sua forma basilicale e rivela anche al passeggero indifferente che qualche cosa di bello e di artistico essa nasconde dietro di sè.

Rimane da ricordare ancora e da segnalare un esempio luminoso; quello del sac. Fortunato Gonnelli, il quale profuse in questo lavoro di restituzione e abbellimento del tempio tutti i suoi risparmi di 30 anni di vita parrocchiale in Arfoli. È giusto che coloro che avranno occasione di visitare il tempio formulino un pensiero di riconoscenza per questo umile quanto valoroso sacerdote, che, conscio della storia gloriosa della regione, dove furono un tempo feudi e castelli, dove ancora s'incontrano i segni di una grandezza passata, ha voluto, con l'esempio e con sacrificio personale, far risorgere a splendore la storica parrocchiale riportandola a forma rispondente alle esigenze del culto ed al gusto dell'arte.

r. g.

Le più recenti pubblicazioni dell'ENIT.

Diamo qui di seguito un elenco schematico delle più recenti pubblicazioni dell'ENIT, delle quali abbiamo di volta in volta dato notizia più ampia. Avvertiamo che di talune pubblicazioni indichiamo le edizioni in lingue estere ancora rimanenti, pur essendo state curate le altre edizioni di cui è stata esaurita la tiratura.

Pubblicazioni di carattere generale:

Annuario degli Alberghi in Italia 1932 - quadrilingue.
L'Arte in Italia (francese e inglese).
Feste Tradizionali in Italia (francese, inglese e tedesca).
L'Arte Musicale in Italia (inglese).
Gli Scavi Archeologici in Italia (francese, inglese e tedesca).
Villeggiature spiagge e stazioni idrominerali d'Italia (francese, inglese, tedesca e americana).
Italia (edizione lusso): portoghese, spagnola, americana, inglese, tedesca e francese; ediz. comune: inglese, tedesca, polacca, svedese, francese, cecoslovacca, turca e olandese.
Stazioni di Cura Soggiorno e Turismo (italiana).
Santuari d'Italia (francese, inglese, tedesca, spagnuola, portoghese).
L'Italia Gastronomica (inglese, francese, tedesca).
Adriatico (tedesca, inglese, cecoslovacca, ungherese, portoghese, polacca).

Pubblicazioni di carattere regionale:

Il Golfo di Napoli (francese, inglese e spagnuolo).
Sardegna (francese, inglese e tedesca).
Abruzzo (francese, inglese e tedesca).
Dolomiti (inglese, tedesca e francese).
Toscana (francese, inglese, americana, portoghese, tedesca).
Venezia Tridentina (inglese).
Piemonte (inglese, tedesca e francese).
Le Colonie Italiane (francese).
La Valle d'Aosta (francese).
Rodi (francese).

Pubblicazioni di città (edite in più lingue):

Venezia - Torino - Milano - Firenze - Bologna - Siena - Padova - Pienza - Urbino - Palermo - Assisi - Perugia - Napoli - Genova - Pisa - Ravenna - Taranto - Aquileja - Aquila - I dintorni di Roma.

Le pubblicazioni di cui sopra possono esser richieste, oltre che alle Agenzie di Viaggi e Turismo così in Italia come all'estero, direttamente all'ENIT, via Marghera, 2, Roma, qualora le agenzie ne fossero sprovviste.

Il riconoscimento ufficiale della Federazione Toscana Movimento Forestieri.

Il Commissario per il Turismo, in considerazione del lodevole funzionamento e del magnifico attivo di lavoro della Federazione Toscana Movimento Forestieri presieduta dal Segretario Federale di Firenze dott. Alessandro Pavolini, ha fatto pervenire a S. E. il Prefetto di Firenze una comunicazione per la quale vengono attribuite alla Federazione suddetta le funzioni che il Decreto del Capo del Governo in data 7 luglio corrente anno attribuisce ai Comitati provinciali del Turismo, senza pregiudizio per le maggiori funzioni a carattere interprovinciale contemplate nello Statuto della Federazione stessa. Il Commissario del Turismo ha anche confermato il riconoscimento ufficiale, a suo tempo avvenuto da parte dell'ENIT, per il quale la Federazione Toscana Movimento Forestieri è considerata come organo interprovinciale del Turismo Toscano.

Gli ultimi dati del movimento degli stranieri nel 1931.

Secondo l'ultimo numero del Bollettino Statistica del Turismo edito dall'ENIT, e diretto dal dr. Marco Avancini, i dati del movimento complessivo dei viaggiatori in Italia nel 1931 si possono così riassumere: il complesso di tale movimento è stato di 2.186.305 individui, dei quali 919.484 sono giunti per *ferrovia*; 108.273 per *via marittima;* 1.605 per *via aerea* e 1.156.943 per *via ordinaria*. A proposito di questi ultimi è bene avvertire che la importanza turistica che potrebbe apparire dalla elevatezza del numero, è assai diminuita dal fatto che la durata del soggiorno in Italia di tali viaggiatori è molto breve, trattandosi molto spesso di temporanei passaggi di frontiera per ragioni commerciali od altro. La permanenza può in tal caso esser valutata sulla base di una media di due giorni, che porterebbe ad una permanenza complessiva di due milioni e 200 mila persone.

Concludendo, si può affermare che il movimento per *via ordinaria*, per quanto superiore numericamente al movimento ferroviario, di esso non rappresenta che la quarta parte, se si tiene conto del numero delle presenze.

È interessante rilevare che il maggior contingente al movimento stesso è stato dato nel 1931 dai tedeschi, che hanno raggiunto i 438 mila 478 viaggiatori; seguono gli svizzeri, con 402.232 e gli austriaci, con 283.472 viaggiatori; e quindi gli inglesi (237.723), i francesi (109.048), i nord, sud e centro - americani (168.091), gli olandesi, danesi e scandinavi (103.930), ecc.

Tali cifre dimostrano naturalmente quali siano le nazionalità che più possono contribuire al movimento turistico italiano e nello stesso tempo indicano in quali paesi è necessario intensificare la propaganda, onde acquistare nuova clientela a favore della nostra industria del forestiero.

Segnaliamo pertanto agli organismi, enti ed istituti che dal movimento turistico traggono fonti di attività e di beneficio, la necessità di seguire con pratici intendimenti (e non, come spesso avviene, a semplice titolo di curiosità) i dati che, per mezzo del suo bollettino di Statistica, l'ENIT fornisce loro, per un benefico orientamento verso una più efficiente e redditizia propaganda.

ABBONATEVI ALLE RIVISTE DEL TOURING!

Le Vie d'Italia

Organo ufficiale del T. C. I., si pubblica mensilmente in fascicoli di 120 pagine di carta patinata. I 12 numeri alla fin d'anno vengono a costituire un volume di circa 1500 pagine con migliaia di illustrazioni e centinaia di articoli riflettenti tutti gli aspetti della vita italiana, nell'arte, nel paesaggio, nei costumi, nell'attività produttiva, ecc. E' una delle più diffuse ed apprezzate riviste che si pubblicano in Italia. E questa è la lode più eloquente.

Abbonamento annuo: L. 18,50 (Estero L. 36,50) per i Soci del T. C. I.; L. 26,50 (Estero L. 44,50) per i non Soci.

Le Vie d'Italia e del Mondo

E' la Rivista di coloro che vogliono conoscere gli aspetti e i costumi dei più lontani paesi, le principali conquiste dell'uomo in ogni campo e sotto qualsiasi latitudine, i profondi segni dell'opera italiana in ogni parte del mondo; di coloro che vogliono compiere sulle ali dell'immaginazione, ma con la scorta dell'altrui esperienza, un viaggio che nessun mezzo materiale potrebbe mai consentire. Si pubblicherà, a partire dal gennaio 1933, in bei fascicoli mensili di circa 140 pagine di carta patinata pesante con un corredo illustrativo di straordinaria ricchezza, comprese alcune tavole a colori.

Abbonamento annuo: L. 40,50 (Estero L. 65,50) per i Soci del T. C. I.; L. 57,50 (Estero L. 92,50) per i non Soci, compresa la quota d'associaz. annuale). Chiedere, a titolo di saggio, una copia del primo numero inviando **L. 3 (Estero L. 5)** che verranno bonificate sull'eventuale abbonamento.

L'Alpe

Rivista mensile, esponente dell'opera di propaganda che il Touring esplica in favore del bosco, del pascolo e del monte. E' la più interessante e la più riccamente illustrata tra tutte le riviste forestali che si pubblicano in Europa. Essa riveste particolare interesse ora che, con la ruralizzazione della vita nazionale, anche il problema forestale è assurto ad un'importanza che non ha riscontro nel passato. Reca una speciale rubrica relativa alle bonifiche.

Abbonamento annuo: L. 15,50 (Estero L. 25,50) per i Soci del T. C. I.; per gli Ufficiali della Milizia Nazionale Forestale e per i Tecnici forestali dello Stato, L. 12,50; per i Sottufficiali e Militi della Milizia Nazionale Forestale; L. 10,50.

L'Albergo in Italia

Tratta, in eleganti fascicoli mensili, dei problemi inerenti alla tecnica e all'amministrazione alberghiera, alla politica del turismo, all'alimentazione, e in genere a tutto quanto contribuisce a valorizzare il turismo nazionale sotto gli aspetti dell'ospitalità. Contiene inoltre la vivace descrizione e illustrazione di località di cura e soggiorno, nonchè brillanti articoli di curiosità storiche e folcloristiche concernenti la gastronomia, l'ospitalità alberghiera, ecc. Rivista, quindi, non meno utile per gli albergatori, che dilettosa per i clienti.

Abbonamento annuo: L. 10,50 (Estero L. 20,50) per i Soci del T. C. I.; L. 15,50 (Estero L. 30,50) per i non Soci.

Le Strade

Organo mensile dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I. e del R. A. C. I. e della Commissione Strade del T. C. I., svolge gli argomenti stradali di più vivo interesse per il nostro Paese, seguendo quanto si pubblica in tale materia sui periodici tecnici in ogni lingua.

Abbonamento annuo: L. 6,50 (Estero L. 12,50) per i Soci del T. C. I.; L. 8,50 (Estero L. 14,50) per i non Soci; L. 4,50 per i Funzionari degli Uffici Tecnici Stradali.

VITA DEL TOURING

Il 19 dello scorso novembre in Firenze mancò ai vivi il *Generale Deputato* **Nicola Vacchelli,** Direttore dell'Istituto Geografico Militare e Presidente della R. Società Geografica Italiana. Di Lui, dell'opera Sua quale Ufficiale dell'Esercito e Capo dei due importantissimi Istituti sopracitati, ha largamente parlato la stampa quotidiana e ad essa ha fatto eco un larghissimo rimpianto: perchè il Generale Vacchelli aveva, insieme con i suoi insigni meriti di Ufficiale, di scienziato e di organizzatore, le più amabili doti di affabilità e di bontà.

Il Touring Club Italiano lo ricorda come uno dei suoi più fidi e benevoli amici. Ricorda le testimonianze di stima e di affetto che Egli ha dato alla nostra Associazione, sia mettendo con illimitata generosità a disposizione del Touring tutti gli elementi che potevano servire alle nostre opere cartografiche, sia facendosi iniziatore, nei Congressi Internazionali di Geografia, di significativi riconoscimenti per l'opera nostra, o rivendicandola quando essa aveva subìto qualche ingiusta diminuzione.

Mandiamo alla memoria del compianto illustre Amico un reverente saluto e alla desolata e da Lui amatissima Famiglia, l'espressione delle più vive, sentite condoglianze.

L'Annuario Generale del Touring.

Mentre questa Rivista esce alla luce, giungono dalle 16 Tipografie a cui era stata affidata la stampa, le prime copie dell'Annuario Generale del Touring 1932-33-XI. Ne riparleremo nel prossimo numero e frattanto ne iniziamo la distribuzione ai nostri Soci.

Il Concorso Folcloristico de «Le Vie d'Italia».

Si avvertono gli interessati che detto Concorso è chiuso da tempo. Le tavole che ancora appariranno in Rivista, rappresentano il residuo dei soggetti scelti a suo tempo dalla Commissione.

Esempi da imitare.

Il Prof. Bergadani, Preside del R. Istituto Magistrale di Zara, annunzia che dietro sua proposta il Collegio degli Insegnanti dell'Istituto ha deliberato di inscrivere *Socio Vitalizio* del T. C. I. il migliore alunno della detta Scuola del Corso Superiore, in base allo scrutinio finale (giugno 1933).

«L'Albergo in Italia».

Questa ben nota e diffusa nostra Rivista che tratta argomenti turistici e alberghieri, si presenta col primo fascicolo del nuovo anno con liete promesse: il contenuto scelto, vario, interessante ed utile, le moltissime e ben riuscite illustrazioni, la veste tipografica nitida e distinta, la fanno annoverare nella serie delle gradevoli letture, essendo non solo indispensabile ed utilissima agli albergatori ed a quanti si interessano ai problemi dell'ospitalità e del turismo, ma gradita a qualsiasi categoria di lettori per la varietà della materia trattata, nella quale trovano spesso posto curiosità storiche ed artistiche, argomenti pratici e di universale utilità, consigli igienici, norme fiscali e pareri legali, notizie da tutte le parti dell'Italia e dell'Estero.

Il primo fascicolo del nuovo anno si apre con un'interessante relazione su *I problemi turistici trattati al Convegno di Firenze*, cui fa seguito un articolo abbondantemente illustrato su *La Mostra dei pavimenti*, di U. Scotti. Le perle di una collana di articoli di U. Tegani su la Riviera Ligure, continuano a infilarsi una per una, e nel fascicolo di gennaio è la volta di *Sestri Ponente*, la amena stazione climatica posta fra le due maliose insenature del suo promontorio; i nuovi alberghi d'Italia sono fatti conoscere da G. Silvestri, che ci presenta *L'albergo Astoria di Bologna* e da G. R. che ci informa dell'ottenuta felice fusione (architettonica, decorativa, di attrezzamento) della tradizione con le nuove tendenze stilistiche nell'albergo *Domus Mea* di Riccione.

Le rubriche speciali completano con dovizia di argomenti questo primo fascicolo dell'annata 1933 per la quale non è inopportuno ripetere qui i prezzi di abbonamento:

Per i Soci **L. 10,50** (Estero **L. 20,50**). Per i non Soci **L. 15,50** (Estero **L. 30,50**). Un numero separato **L. 1** alla Sede, **L. 1,25** in Italia e Colonie (Estero **L. 1,50**).

Sconti e facilitazioni ai Soci del T. C. I. per l'abbonamento a Riviste e Giornali.

(Vedi precedente elenco nella Rivista del Dicembre 1932).

Firenze:

Il Progresso Vinicolo (Rivista mensile), Piazza Signoria, 6	L. 10 — anzichè L. 12,30

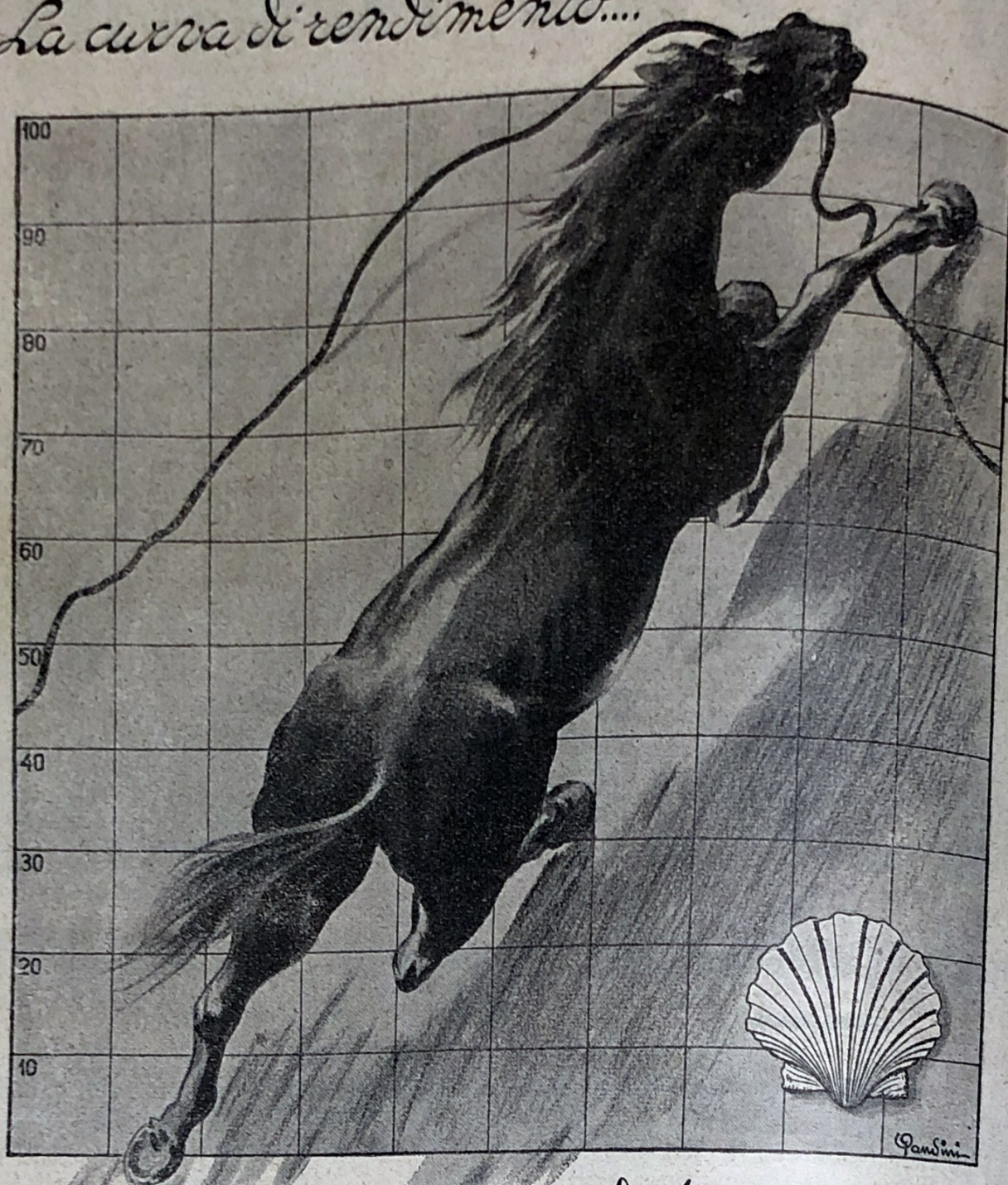
Messina:

Il Meridiano (Giornale di Messina e delle Calabrie), Via Palermo, 113	offre ai vecchi Soci del T. il 20% di sconto sui prezzi di abbonamento e il 40% sulle tariffe delle inserzioni; ai nuovi Soci del T. il 30% sull'abbonamento e il 40% sulle inserzioni pubblicitarie.

Milano:

Esperanto (Periodico quindicinale), Galleria Vittorio Emanuele, 92	L. 8 — anzichè L. 10 —

Torino:

L'Igiene e la Vita (Rivista mensile del Dott. Giulio Casalini), Corso Duca d'Aosta, 11	L. 13,50 anzichè L. 15 —

viene elevata al massimo da

SHELL DYNAMIN

IL SUPER CARBURANTE DELLE VITTORIE

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Una interessante statistica svizzera sugli infortuni stradali.

L'Ufficio Federale Svizzero di Statistica ha recentemente pubblicato uno studio molto approfondito relativo agli incidenti stradali verificatisi nella Confederazione Svizzera durante il 1930.

Il numero totale degli incidenti ammontò a 14.442, dei quali 6999, ossia il 48,46 % hanno dato luogo a infortuni di persone (8539 infortunati, dei quali 412 morti, ossia 4,82 %).

Gli incidenti dovuti agli autoveivoli furono 12.789, dei quali 5895 (ossia il 46,28 %) diedero luogo ad infortuni di persone (7310, dei quali 367, ossia il 5,02 % mortali).

La statistica sopra riferita mostra che gli incidenti automobilistici diedero luogo a un numero minore di infortuni alle persone ma, per compenso, la percentuale degli infortuni mortali è alquanto maggiore.

Il totale degli incidenti sopra riportato fu dovuto a 26.805 semoventi, ossia 36 convogli ferroviari, 973 trams, 226 omnibus, 10.297 autovetture, 3611 motociclette, 4429 biciclette, 1019 carrozze a cavalli, 15 persone a cavallo, 157 animali, 2595 pedoni.

Limitandoci a considerare gli incidenti dovuti agli autoveicoli si può osservare che il maggior numero si è verificato nel Cantone di Zurigo (3346); vengono in seguito quello di Berna con 1819, quello di Ginevra con 1593 incidenti, quello di Vaud con 1175 e quello di Basilea con 1130.

Molto interessante è l'analisi che vien fatta, nella statistica suddetta (ampiamente riportata dalla *Revue Automobile*), circa l'epoca, il luogo, le cause e le responsabilità degli incidenti: ci limitiamo a riportare alcuni dati caratteristici. Si riscontra così che, dei varî mesi dell'anno, quelli che hanno dato luogo ad un maggior numero di incidenti sono i mesi di giugno, agosto e settembre, rispettivamente con 10,1-10,5-10,3 % del totale; ripartiti gli incidenti nei varî giorni della settimana, si osserva che il lunedì, il venerdì e il sabato sono i giorni nei quali se ne verifica il maggior numero (rispettivamente il 15,1, il 14,3 ed il 16,8 % del totale). Quanto all'ora, la maggiore percentuale di incidenti si è verificata dalle 18 alle 19 (10,7 %), dalle 17 alle 18 (9,1 %) e dalle 12 alle 13 (8,2 %).

Quanto infine alle località dei sinistri si è constatato, come era logico attendersi, che il maggior numero di incidenti (5472) si è avuto agli incroci di strade. Le statistiche hanno infine dimostrato che i pedoni sono la causa del 92,6 % degli incidenti di trams, del 68,7 % degli incidenti di autobus, del 62,5 % di quelli di automobili, del 64,5 % di quelli di autocarri e del 49,3 % di quelli di motociclette.

Una stazione per autobus a Marsiglia.

E' stata recentemente inaugurata la prima stazione per autobus di Marsiglia. Come è noto, Marsiglia è il più grande centro di traffico di questi veicoli del Sud della Francia, in quanto vi fanno capo ben 42 linee di trasporto automobilistico a mezzo di autobus, esercitate da 250 macchine, il cui percorso totale giornaliero ammonta a 50.000 km. Il traffico si inizia prima delle ore 5 antimeridiane e dura fino alle 22. Per farsi un'idea della sua intensità basta ricordare che soltanto nella direzione Marsiglia-Aix vi sono 100 partenze giornaliere e per quella Marsiglia-Tolone 50 partenze: nei giorni festivi la intensità è ancora maggiore. Le linee sono esercite da Società private, le quali, quando iniziarono l'esercizio, nel 1930, trasportarono in media 27.000 persone al mese, mentre all'inizio del 1932 la media mensile dei trasporti di persone era salita a ben 300.000; in correlazione a tale aumento è stato quello degli introiti che, mentre fu in cifra tonda di 100.000 franchi nel novembre 1930, salì a 2.200.000 franchi nel maggio 1932.

La stazione è posta immediatamente vicino alla strada di maggior traffico di Marsiglia: la Cannebière, ed è dotata, oltre che di tutti i servizi di rifornimento e di riparazione degli autoveicoli, anche di buffet, sale di lettura ed in genere di tutte le comodità per i viaggiatori.

Il Calendario internazionale dei Saloni.

Secondo la comunicazione dell'Ufficio permanente dei costruttori, per la prossima stagione 1933 sono autorizzate le seguenti Esposizioni:

Italia: Salone Automobile a Milano, dal 12 al 27 aprile; Fiera Automobile del Levante a Bari, dal 6 al 21 settembre.

Germania: Salone di Berlino, dall'11 al 23 febbraio, per vetture da turismo, autocarri e motocicli. Questa esposizione è la sola autorizzata in Germania per il 1933.

Stati Uniti: Salone Automobile a Nuova York, dal 7 al 14 gennaio; Salone Automobile a Chicago dal 28 gennaio al 4 febbraio.

Olanda: Salone Automobile ad Amsterdam, dal 20 gennaio al 15 febbraio.

Svizzera: Salone Automobile a Ginevra, dal 10 al 19 marzo, per automobili, autocarri, motociclette, biciclette ed accessori. Questa è la sola Esposizione internazionale autorizzata in Svizzera.

I rendimenti di motori a scoppio e di motori Diesel per autoveicoli.

Dal rapporto presentato dal signor Quarg, Direttore della Società dei Trasporti di Berlino, al Congresso dell'Unione delle Strade Ferrate, tenutosi all'Aja, riportiamo alcuni dati interessanti, riguardanti i rendimenti raggiunti negli ultimi tipi di motori Diesel veloci per autoveicoli, confrontati con quelli dei più moderni motori a scoppio.

Pressione media utile (in kg./cmq.):	
motore Diesel a quattro tempi	7 –
» » » due »	6,8
» a scoppio a quattro tempi	8 –
Coppia per litro di cilindrata (in kgm./litro):	
motore Diesel a quattro tempi	5,7
» » » due »	11 –
» a scoppio a quattro tempi	6,2
Peso per potenza massima (in kg./HP):	
motore Diesel a quattro tempi	8–10
» » » due »	7–8
» a scoppio a quattro tempi	5–8
Potenza volumetrica in HP per cilindro:	
motore Diesel a quattro tempi	14 –
» » » due »	10 –
» a scoppio a quattro tempi	15 –
Consumo specifico di combustibile al regime massimo, in grammi per cavallo-ora:	
motore Diesel a quattro tempi	195 –
» » » due »	195 –
» a scoppio a quattro tempi	230 –

Come si vede, le caratteristiche di rendimento degli odierni Diesel veloci per autoveicoli sono già assai prossime a quelle dei motori a scoppio più perfezionati. Il Quarg, in base alla esperienza fatta dalla sua Società coll'impiego di autocarri con motori Diesel, ritiene che, anche tenendo conto del maggior costo d'acquisto e di manutenzione ed ammortamento di questa categoria di autoveicoli, vi sia la convenienza economica di impiegarli (data la forte economia nelle spese relative al combustibile) quando il percorso annuale sia superiore ai 10.000 km.

Candele d'accensione di nikel-bario.

Per ottenere, nei motori a scoppio, una grande regolarità delle scintille elettriche destinate all'accensione della miscela carburante è necessario costruire gli elettrodi con un metallo che sia difficilmente ossidabile anche alle alte temperature alle quali esso è ivi sottoposto. Il nikel puro ha dato in proposito degli ottimi risultati, ma risultati anche migliori vennero ottenuti da nikel commerciale contenente piccole quantità di magnesio. Tuttavia la irregolare distribuzione del magnesio nel metallo anzidetto fa sì che l'elettrodo abbia una durata molto piccola. Venne infine sperimentata recentemente una lega di nikel-bario, contenente una forte percentuale di quest'ultimo metallo. Il risultato rappresenta un forte miglioramento nei confronti del nikel puro e la durata della candela di accensione risulta molto grande in quantó i due metalli evaporano nella stessa misura ridotta sotto l'azione della temperatura, e conservano quindi una composizione omogenea.

Un automobile a vapore che raggiunge i 150 km. all'ora.

Sul circuito dell'« Avus » presso Berlino sono state recentemente compiute delle prove di una automobile a vapore, munita di una caldaia tubolare ad alta pressione (100 atmosfere), riscaldata da olio pesante. Le prove furono molto soddisfacenti, sia per quanto riguarda la facilità e dolcezza di condotta, sia per quanto riguarda la velocità ottenuta che, senza forzare il motore, ha raggiunto i 150 km. all'ora. Il funzionamento è risultato inoltre molto più silenzioso che col motore ordinario a scoppio. E' interessante rilevare questa nuova ripresa degli studi e delle esperienze sugli autoveicoli a vapore, i quali ebbero già un certo sviluppo alcuni anni addietro.

La media degli infortuni automobilistici a Parigi.

Aumentano, in Francia, gli incidenti automobilistici, e ciò solleva una vivace campagna della stampa per porre rimedio alle gravi conseguenze dipendenti dall'aumentato traffico stradale. Nella capitale francese, la circolazione degli autoveicoli provoca una media giornaliera di quattro morti e una ventina di feriti.

La statistica, pubblicata per la prima volta dal Ministero degli Interni, reca i seguenti dati: nel 1926 la strada ha causato in Francia 2089 morti; nel 1927, 2284; nel 1928, 2859; nel 1929, 3589; nel 1930, 3936; nel 1931, 4061; ossia un totale, per un periodo di sei anni, di ben 18.818 morti.

Diritti d'importazione delle auto in Austria.

La Segreteria dell'A. I. T. annunzia che al momento dell'importazione in Austria d'una vettura automobile, i diritti di entrata da riscuotere sono — indipendentemente dal diritto del 40 % *ad valorem* e da una tassa di trasmissione dell'8 % — ulteriormente aumentati di un supplemento detto « Krinsenzuschlag », di un importo del 100 % della tassa di trasmissione.

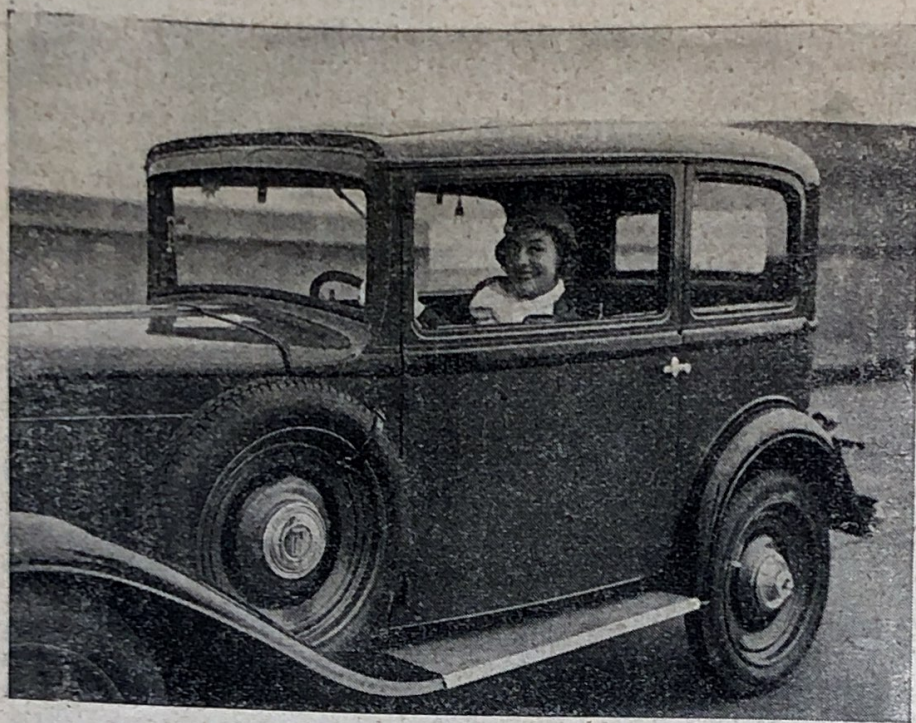
Il 25° dell'Automobile Club Norvegese.

Si è festeggiato nel novembre dello scorso anno il 25° di fondazione del Reale Automobile Club Norvegese.

Il numero dei Soci, che all'atto della fondazione era di 37, salì a 600 dieci anni dopo, nel 2° decennio raggiunse i 1900 ed attualmente è di oltre 3000, con un totale di circa 50.000 automobili e 7000 motociclette controllati dall'Ente.

I BOLLETTINI DELLA «BALILLA»

ELEGANZA.

La « Balilla » strettamente di serie, presentata dalla Fiat al Concorso di Eleganza a Villa d'Este (la più importante manifestazione italiana del genere, per la disputa della Coppa d'oro) si è aggiudicata il Gran Premio Baragiola, classificandosi come la più bella vettura utilitaria di serie. La «Balilla» vinceva pure — tra le vetture fuori serie — il primo premio della classe 5ª; il primo e il secondo premio nella classe 14ª, nonchè un premio nella classe 1ª, categoria di serie.

Una illustre ospite della « Balilla » al Lingotto: Gaby Morlay

Nel IIº Concorso Internazionale d'Eleganza per automobili — che si è svolto a Stresa (Concorso « Lago Maggiore ») — le due « Balilla » (berline, di serie) presentate dalla Fiat hanno ottenuto il primo ed il secondo premio nella propria categoria (categoria « C » vetture chiuse di serie sino a 1500 cmc. di cilindrata); mentre nella categoria riservata alle vetture fuori serie (categoria « D »), il primo premio toccava alla « Balilla » del Dott. Fano, carrozzata da Ghia, il secondo premio ancora alla « Balilla » della stessa Carrozzeria, e il terzo premio alla « Balilla » della Carrozzeria Bulli.

VELOCITÀ.

La « Balilla » berlina di serie dell'Ing. Giovanni Guerci partecipando in categoria turismo, classe vetture chiuse di 1100 cmc. alla classica corsa in salita Como-Brunate-S. Maurizio (km. 8 con 750 metri di dislivello) non solo ha vinto nettamente la sua classe, ma ottenuto un tempo di 11' 15'' sensibilmente inferiore a quello delle vetture aperte di analoga cilindrata ed anche a quello delle vetture della classe superiore, di cilindrata fino a 1500 cmc.

Nella Coppa Riviera di Ponente, la berlina « Balilla » di serie dell'Ing. Giovanni Guerci ha percorso i 150 km. da Genova a S. Remo in 2 ore 8' e 22'', alla media oraria di km. 70, con uno scarto di regolarità di soli 307 metri tra i due settori nei quali la prova era stata divisa.

La « Balilla » di serie, guidata dagli spagnuoli Bachilleria e Ibanez, ha stabilito il 13 novembre il nuovo *record* sul giro della Catalogna. Secondo quanto riferiscono i giornali, i due guidatori, malgrado le condizioni avverse del tempo e i numerosi dislivelli che presentano le strade del lungo percorso, toccante in alcuni punti i 2000 metri d'altezza, hanno coperto la distanza di km. 958 in ore 15,45' alla bella media di km. 60,825. Scontando il tempo ai controlli e ai rifornimenti, la media sarebbe stata superiore ai 63 km. orari. L'impresa ha suscitato grande impressione ed ammirazione negli ambienti automobilistici spagnuoli.

DOCILITÀ.

La « Balilla » di serie della coppia suzzarese signor Corradini e signorina Giacomelli, si è classificata prima assoluta alla Gimkana automotociclistica organizzata dal Comitato Provinciale O.N.B. di Mantova col concorso del R. A. C. I. e del R. M. C. I. Nella stessa città, lo spider « Balilla » presentato dalla Ditta Rangoni otteneva il primo premio (diploma e medaglia) alla Mostra dell'automobile, come la vettura più utilitaria.

La « Balilla » ha vinto, col miglior tempo assoluto, la Gimkana automobilistica di Arco, organizzata dalla locale Sezione Combattenti con l'appoggio del R.A.C.I. di Trento. Primi a pari merito, nello stesso tempo *record* di 3'49'' 4/5, si sono classificati il Dott. Silvio Malossini di Arco e il Dott. Enzo Grandi di Trento, entrambi su vetture « Balilla » di serie. In nessuna delle altre 4 categorie superiori vennero superati e neppure avvicinati i risultati ottenuti dalla « Balilla ».

RESISTENZA.

Il signor Avv. Van de Kerchove, da Bruxelles:

« Ho percorso attualmente più di 11.000 km. con la « Balilla » e non posso resistere al vivo desiderio di esprimere tutto il piacere e la soddisfazione che mi ha procurato questa meravigliosa piccola macchina. Dalle molte vetture Fiat che io ho sinora adoperato, questa certamente è quella che mi ha dato il maggior godimento personale. Ritorno ora

da un viaggio di tre settimane e più che 3500 km. dopo aver visitato Marsiglia, la Costa Azzurra e la Svizzera, e non ho avuto il minimo inconveniente. Per me, avvocato che nulla assolutamente sa di meccanica, è un

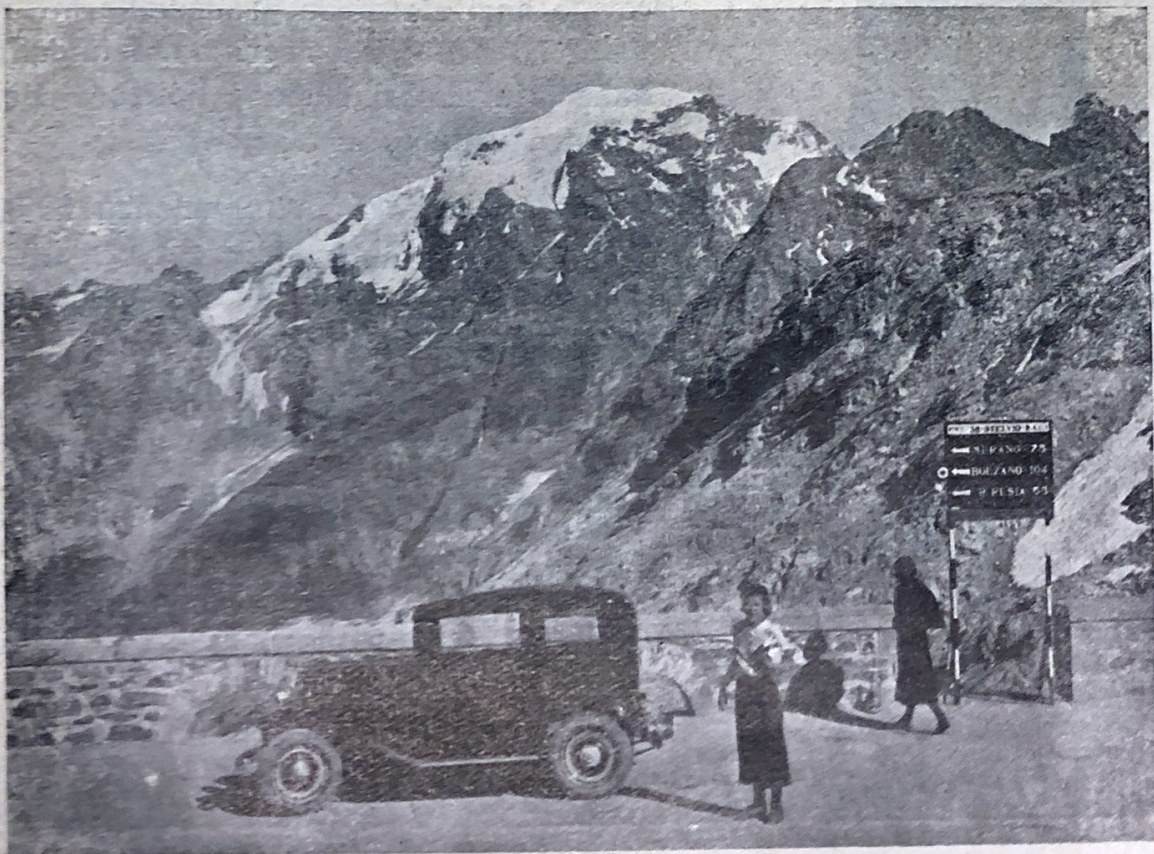
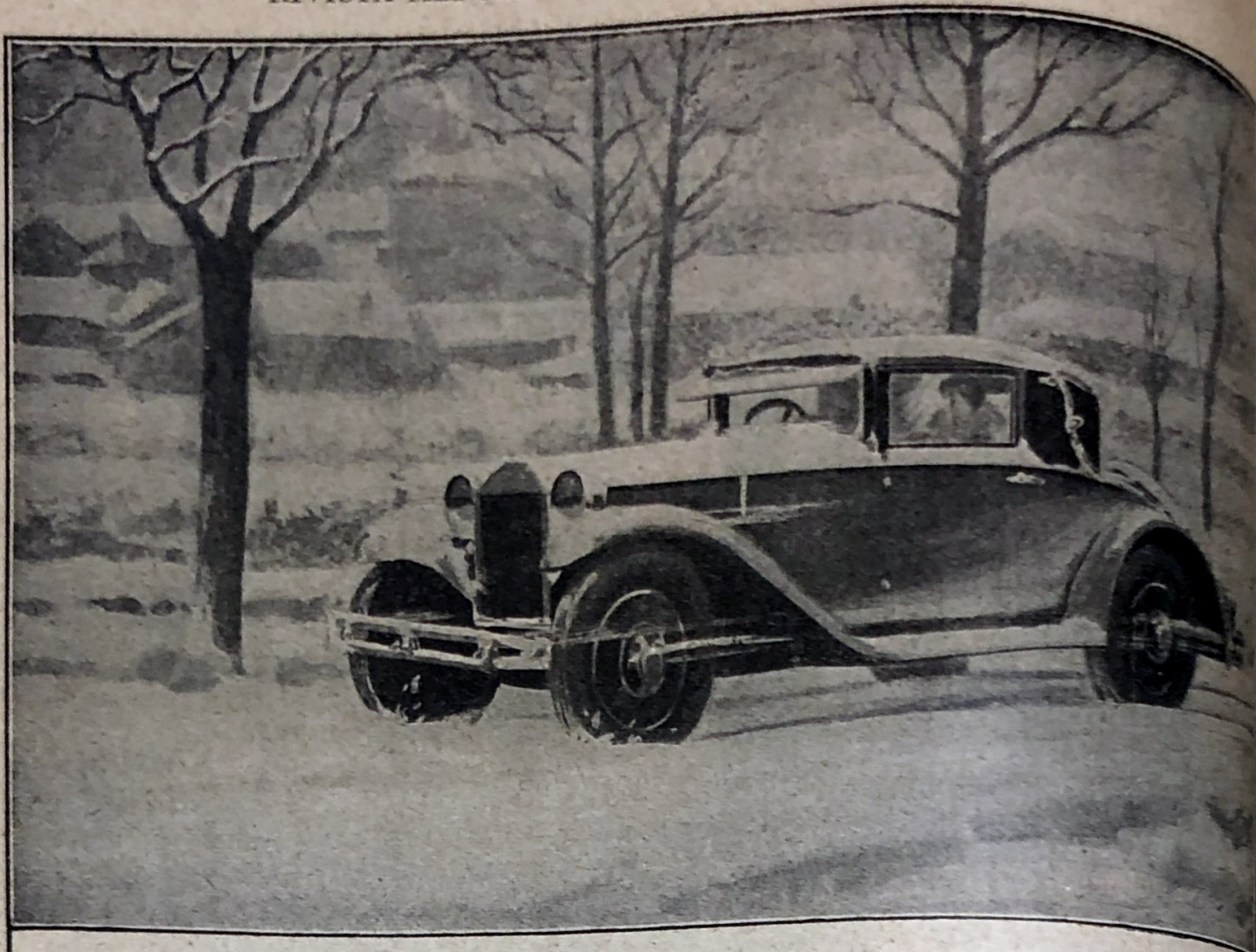
La « Balilla » in Bulgaria alla scalata del Monte S. Nicolas

grande vantaggio questa facilità di manutenzione. La mia sola preoccupazione, sulle belle strade francesi, era quella di non oltrepassare gli 80 km. all'ora, poichè ci tenevo a non sforzare il motore, che avrebbe fatto assai di più. Benchè non me l'abbiate chiesto, io penso che vi sarà gradito conoscere, dopo una tale prova, la mia opinione disinteressata su questo mio nuovo acquisto ».

Il Comm. Avv. C. Solimene scrive da Napoli:

« Dopo una bella peregrinazione con la ormai famosa « Balilla » attraverso le vie d'Italia, voglio dire la parola di lode e di soddisfazione per questa macchina. Nei 3000 e più km. percorsi, non sempre su vie ottime, non ho avuto nessun disturbo ed ho potuto conservare delle medie relativamente alte, per l'assai lesta ripresa della macchina, e per la tenuta di strada veramente ottima. Parimenti ho avuto a compiacermi del consumo, contenuto nei limiti promessi. Io che sono un vecchio automobilista, per aver sempre fatto uso di questo mezzo fin dal 1909, mi compiaccio sempre più dei grandi progressi della tecnica automobilistica, progressi raggruppati e saviamente sfruttati nella « Balilla », che mi ha permesso di fare del virtuosismo a buon prezzo, sorpassando pure in salita quasi tutte le vetture di cilindrata di gran lunga superiore ».

ECONOMIA.

Al Concorso di consumo detto del bidone di 5 litri, svoltosi il 25 settembre a La Ferte-Bernard (Francia) sotto il controllo dell'Automobile Club de l'Ouest e il patrocinio dell'Ufficio Nazionale dei Combustibili liquidi, la « Balilla » (6 CV Fiat Française), col carico di 4 persone ha percorso oltre 176 km. con 10 litri di benzina, consumando cioè meno di 6 litri per 100 km. e classificandosi prima della sua categoria. Risultato notevole per una vettura strettamente di serie, che non aveva subìto alcuna preparazione.

La « Balilla » allo Stelvio

TURISMO

Il buon vino fra le attrattive del turismo italiano.

E' sempre viva nei ricordi e nei racconti dei turisti stranieri amanti del nostro Paese la testimonianza dell'attrattiva esercitata sopra di essi dai generosi vini d'Italia. Ora si viene sempre più intensificando, specie ad opera di S. E. l'On. Marescalchi, la propaganda per la diffusione dei nostri vini fra il pubblico dei turisti. Accanto all'impulso dato alla vendita del vino di specialità locale nei ristoratori delle stazioni ferroviarie, si segnala recentemente un'altra iniziativa che potrà avere numerose imitazioni: l'organizzazione di una Bottega del vino ad Abbazia. Essa venne aperta in Corso Vittorio Emanuele, lo scorso ottobre, per la degustazione dei vini istriani e delle uve che hanno servito alla loro produzione. A vendemmia ultimata, l'esercizio sarà chiuso e si riaprirà l'anno venturo con carattere permanente. Alla sua organizzazione hanno contribuito il Podestà di Abbazia, le Federazioni Provinciali Fasciste degli Agricoltori del Carnaro e dell'Istria insieme coi maggiori produttori di vini istriani.

Lo stesso problema della diffusione dell'uso del vino fra i turisti e nei pubblici esercizi è stato discusso in seno al Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Pisa, nella seduta plenaria del 5 ottobre. Considerato come tra i fattori negativi, che si oppongono alla valorizzazione e al consumo di questo grande prodotto nazionale, vada annoverato l'eccessivo, anzi proibitivo prezzo del vino da pasto praticato dai principali alberghi e ristoranti, ciò che determina in molti clienti involontarie astinenze o, quanto meno, l'uso di bevande più a buon mercato, e ritenuto per certo che una riduzione di prezzo troverebbe un positivo compenso nel maggior consumo, il Consiglio ha espresso il voto che i competenti Ministeri delle Corporazioni e dell'Agricoltura, le Confederazioni dell'Agricoltura e del Commercio e il Commissariato per il Turismo vogliano svolgere una decisa azione intesa ad ottenere una generale riduzione dei prezzi di vendita del vino da pasto negli alberghi e ristoranti d'Italia.

Il nuovo Rifugio Cesare Battisti, sulla Paganella (V. d'Adige).

Sulla Roda della Paganella, in vista di Trento e di vastissima parte della Val d'Adige e dei monti ad essa circostanti, sorgeva anteguerra il « Rifugio della Paganella », ideato da Cesare Battisti, costruito dalla Soc. « Rododendro », e ceduto di poi alla Società degli Alpinisti Tridentini.

Dopo la guerra, il rifugio medesimo, riattato, veniva dedicato alla memoria del suo ideatore, il Martire trentino. Senonchè le condizioni statiche del fabbricato (un'alta costruzione a tre piani) e i nuovi bisogni creati dal turismo invernale, grandemente facilitato su quella montagna dall'inaugurazione delle teleferiche Zambana-Fai e Fai-Bosco Larici, imponevano alla S. A. T. (ora Sezione di Trento del C. A. I.) l'esame dell'opportunità di un nuovo Rifugio.

RIFUGIO CESARE BATTISTI, SULLA PAGANELLA.

Mercè i fondi raccolti con sottoscrizione popolare, l'idea ha potuto essere realizzata, ed è recente l'inaugurazione del nuovo, elegante fabbricato, che ha le seguenti caratteristiche: è aperto tutto l'anno, sotto la sorveglianza del conduttore Giovanni Chezzi (indirizzarsi a quest'ultimo, per accordi preventivi, in caso di gite in comitiva, « Rif. C. Battisti, Fai per Paganella » o direttamente alla Sez. di Trento); è fornito di servizio d'alberghetto con tariffe approvate dal C. A. I.; è capace di 30-35 persone, ogni vano è illuminato a luce elettrica; le camere sono in massima parte fornite di riscaldamento. I Soci del C.A.I. non pagano tassa d'ingresso; per i pernottamenti sono tenuti a versare rispettivamente L. 1 (se pernottano nel dormitorio comune), L. 2 (se in letto senza biancheria), L. 4 (id. id. con biancheria). I non Soci pagano il doppio, e debbono, in più, la tassa di soggiorno di L. 2.

Nei dintorni del Rifugio vi sono ottimi campi per sci; v'è inoltre tracciata una bella pista di discesa sul Santèl di Fai.

NAVIGAZIONE

La nostra Marina mercantile nel 1932.

Sempre più, per tutti i mari e per tutti gli Oceani: « Navigare necesse ».

MUSSOLINI.

Il 1932, come il 1931, per la nostra Marina Mercantile fu un anno di assestamento avendo migliorato ancora *qualitativamente* il materiale, demolendo un buon numero di piroscafi antiquati e costruendo alcuni colossi che rappresentano, con successo, nuove brillanti affermazioni dell'industria navale e dell'industria dell'armamento italiana nel mondo.

Infatti il 1932 segna l'entrata in linea dei due colossi della Società « Italia »: *Rex* (tonn. 54.000) e *Conte di Savoia* (tonn. 49,000); unità che aumentano da sole di circa 100.000 tonn. il tonnellaggio complessivo della nostra marina mercantile. È senza dilungarci sulle statistiche del « Lloyd's Register » ormai note, in quanto sono diffuse dalla stampa quotidiana e periodica, ricorderemo come buoni successi dell'annata — tanto più da apprezzarsi dato l'attuale periodo difficile nel mondo marittimo — la costruzione delle motonavi *Neptunia* ed *Oceania* dal Cantiere di Monfalcone per la linea celere Trieste-Sud America; unità di 20.000 tonn., 179,73 metri di lunghezza e 20,5 nodi di velocità. Inoltre ricorderemo alcuni motopescherecci, attrezzati per la pesca atlantica, costruiti nel Cantiere Breda di Venezia fra i quali l'*Umberto Lupi* di m. 52 di lunghezza e tonn. 450 di stazza lorda; navi che segnano attività di nostri armatori in nuovi campi.

Perdurando la grave crisi dei noli, la costruzione delle navi da carico fu quasi nulla, di importante può citarsi una « petroliera » di circa 9000 tonn. assegnata al Cantiere di Palermo dei « Cantieri Navali Riuniti ».

Per le marine estere sono da ricordarsi le tre importanti motocisterne del Cantiere di Monfalcone per la « Standard Shipping Co. » di New York; unità di 11.300 di stazza lorda, della portata di ben 16.300 tonn. e delle quali la *R. L. Hague* e la *Orville Harden* già varate; il piroscafo misto jugoslavo *Jugoslavija* per la « Jadranska Plovidba » di Sussak a Fiume nei « Cantieri del Quarnaro » ed inoltre alcune importanti unità per le marine da guerra. Fra queste: i cacciatorpediniere greci *Spetzai* e *Psara* di 1450 tonn., 94,15 m. di lunghezza e 40 miglia di velocità a Genova-Sestri nei « Cantieri Odero-Terni Orlando » ed il sommergibile argentino *Salta* di tonn. 1150/950 a Taranto nei « Cantieri Tosi ».

Infine gli acquisti di navi estere furono limitati a pochissime unità, così, per fortuna, furono pure minime le perdite per sinistri.

Ciò premesso, ecco le maggiori variazioni avvenute nel 1932:

AUMENTI. — I. *Nuovi piroscafi entrati in servizio di costruzione nazionale:*

Oltre al *Rex* ed al *Conte di Savoia* sopra accennati, sono da elencare i seguenti:

Neptunia (motonave), lunghezza m. 179,73, larghezza m. 24,12, dislocamento tonn. 22.000, stazza lorda tonn. 20.000, netta 11.734, forza motrice 18.000 HP, velocità nodi 20,5. Costruita a Monfalcone nel « Cantiere dell'Adriatico ». Armatore: Società « Italia » per la linea Trieste-Spalato-Patrasso-Napoli-Gibilterra-Pernambuco-Bahia-Rio de Janeiro-Santos-Montevideo-Buenos Ayres a classe unica.

Oceania (motonave), gemella della *Neptunia*, idem, idem.

Umberto Lupi (motopeschereccio), lunghezza m. 52, larghezza m. 7,40, stazza lorda tonn. 450, forza motrice 900 HP, velocità nodi 12. Costruita a Venezia nel « Cantiere Breda ». Armatore: Cav. Antonio Lupi di Livorno per l'esercizio della pesca.

II. *Piroscafi entrati in servizio di costruzione estera:*

A causa della crisi della marina da carico, l'acquisto di piroscafi esteri di seconda mano, da parte dei nostri armatori, fu alquanto limitato e si può calcolare il loro numero a poche unità. Di queste citeremo:

Trottiera (ex germanico *Tankschindler*), petroliera, di m. 134 di lunghezza e della portata di 9000 tonn., costruita a Newcastle on Tyne. Acquistata dalla « Società An. Imprese Navali ed Affini » di Venezia.

Ernani (ex inglese *Valacia* della « Cunard Line ») di tonn. nette 4113, portata tonn. 9000. Acquistato dall'« I. N. S. A. » di Genova.

Concludendo, gli aumenti di naviglio mercantile nel 1932, limitatamente alle maggiori unità possono di massima così riepilogarsi:

Nuovi piroscafi di costruzione nazionale (le quattro grandi unità: *Rex*, *Conte di Savoia*, *Neptunia* ed *Oceania*)	N. 4
Piroscafi di costruzione estera (acquistati) da carico	» 10
In totale unità ...	N. 14

DIMINUZIONI. — *Piroscafi radiati dalla flotta mercantile:*

a) per sinistri marittimi:

Monte Nevoso (carico) di Genova, costruito nel 1920, di tonn. 5843/3590, di m. 124,14 × 16,12 della Cooperativa « Garibaldi ». Naufragato presso Hull (Inghilterra). — *Savio* (carico) di tonn. 3631/2272, di m. 109,88 × 14,36, dell'armatore « G. Carnevali & C. ». Naufragato nelle coste della Grecia.

b) per demolizione:

In seguito alla grave crisi dell'armamento da carico ed ai provvedimenti del Governo, tendenti a rimodernare la flotta mercantile, con l'istituzione di un premio a favore delle demolizioni navali, tale industria, nel 1932, fu alquanto attiva. Ed a Savona, a Genova ed alla Spezia si sono concentrati tre gruppi importanti di demolitori con il doppio scopo di svecchiare la marina, dando quindi la possibilità di nuove ordinazioni, ed inoltre lavoro ad un buon numero di operai e ferro alle ferriere nazionali. Si tratta di oltre una cinquantina di piroscafi nostri, demoliti tutti nel 1932.

DEMOLIZIONI IN ITALIA DI NAVIGLIO ESTERO. — Nel 1932, anche la demolizione di naviglio estero in Italia fu alquanto attiva e fra le maggiori unità ricorderemo: 8 navi ex-greche, 2 ex-olandesi, 7 ex-inglesi, 4 ex-francesi, 2 ex-cilene, ecc.

UGO M. CASTAGNA.

FERROVIE

Riduzioni di viaggio in corso.

PER ROMA: *Mostra della Rivoluzione Fascista* — 70 per cento da tutte le stazioni del Regno. *Rilascio dei biglietti* a tutto il 21 aprile 1933-XI.

Riduzioni di viaggio anche su tutte le linee di navigazione gestite da Società sovvenzionate.

Validità dei biglietti: giorni 5, 10 e 20 rispettivamente per i biglietti rilasciati da stazioni distanti da Roma fino a 150 km., 400 km., oltre 400 km. Per i biglietti rilasciati all'estero o da stazioni di confine, di porto di sbarco o sede di aeroporto doganale a viaggiatori provenienti dall'estero, la validità sarà di giorni 30.

Proroga della validità: giorni 30 per i biglietti rilasciati da stazioni della rete; giorni 60 per quelli rilasciati dall'estero, con pagamento di un supplemento del 2 per cento sul prezzo del biglietto per ogni giorno di proroga (minimo del 20 %).

E' prescritto il timbro della Mostra.

Rilascio gratuito di un libretto-ricordo della Mostra con 19 scontrini per facilitazioni varie.

PER LA SICILIA: *Manifestazioni della Primavera Siciliana* — 50 per cento da tutte le stazioni del Regno.

Rilascio dei biglietti: dal 1° gennaio al 30 giugno 1933-XI per Palermo, Taormina, Siracusa od Agrigento, a scelta del viaggiatore.

Validità dei biglietti: giorni 45 per le provenienze dall'estero, con numero illimitato di fermate intermedie; giorni 30, per i viaggiatori in partenza da stazioni del Regno.

I possessori di biglietti a riduzione per la Primavera Siciliana, possono viaggiare in tutta la Sicilia per qualsiasi destinazione, acquistando di volta in volta i biglietti di sola andata col 50 per cento di riduzione.

Proroga dei biglietti: giorni 15 con pagamento di un supplemento del 20 per cento sul prezzo del biglietto.

E' prescritto il timbro del Comitato.

Esperimenti di automotrice celere sulle linee italiane.

Come tutte le Compagnie ferroviarie europee, anche le Ferrovie dello Stato italiano stanno esperimentando diligentemente tipi diversi di autobus su rotaie, sia con ruote gommate, sia con ruote di acciaio. La *Michelina*, le cui prove in Italia e in Francia furono recentemente illustrate, ha trovato già un concorrente in un nuovo tipo di veicolo esprimentato il 1° novembre s. a. sulla linea Firenze-Pisa-Livorno.

Si tratta di un tipo nuovissimo e semplicissimo di automotrice ferroviaria, capace di superare, sulle linee a non forte pendenza, i cento chilometri orari, e infatti la distanza ferroviaria che intercorre tra le città di Firenze e di Livorno è stata superata in ore 1,7', compreso un minuto di fermata a Pisa, alla velocità cioè di circa cento chilometri l'ora.

Come si vede, l'esperimento ha avuto esito lusinghiero. Il convoglio infatti ha rispettato rigorosamente l'orario prefisso. Partita da Firenze alle 8,20 l'automotrice è giunta a Livorno alle 9,35 dopo la sosta di Pisa. Ripartita dalla stazione di Livorno alle 11,53 è giunta a Firenze alle 13.

Per meglio mettere in rilievo i risultati conseguiti dall'esperimento di oggi, ricordiamo che sul percorso Livorno-Firenze i treni accelerati impiegano ore 2,31' e quelli diretti 1,50'.

Il nuovo veicolo non ha niente a che vedere con la Michelina, in quanto questa è munita di ruote gommate mentre l'automotrice esperimentata sulla Firenze-Livorno corre su ruote di acciaio come le comuni locomotive. Si tratta di una automotrice a nafta con motori Fiat, capace di trasportare cinquanta viaggiatori in altrettanti comodi posti a sedere.

E' stato effettuato, pure nel novembre scorso, anche lungo il tratto Roma-Formia della « direttissima » il felice esperimento della nuova vettura automotrice. Il convoglio ha compiuto il viaggio in un'ora e dodici minuti. Si è fermato a Formia per oltre 20 minuti, poi il minuscolo, ma velocissimo veicolo

ACME
Per dormir bene occorre la coperta di lana LANCOVER del Lanificio Rossi.
Leggera, soffice, igienica, dai disegni floreali o fantasiosi su tinte delicate.
Vera coperta calda e magnifica che invita al sonno
LANCOVER
LA COPERTA DI LANA CHE FA DORMIRE
Ad ogni coperta è acclusa una custodia antitarmica con le istruzioni per la conservazione delle coperte.
Campionari e Cataloghi gratis ai rivenditori che ne faranno richiesta al LANIFICIO ROSSI

ha ripreso la via di Roma; e questa volta ha sostato in ciascuna stazione per offrire la possibilità di studiare le doti di avviamento e di consumo del suo motore Fiat 60 HP.

Con questo nuovo tipo di vettura italianissima, si prevede poter in circa due ore percorrere l'intiero tratto Roma-Napoli, ciò che corrisponderebbe ad una media chilometrica di 110 chilometri orari.

Facilitazioni di viaggio sulla Rimini-S. Marino.

La Ferrovia Elettrica Rimini - S. Marino pratica una sensibile riduzione di tariffa a favore di comitive di iscritti ad associazioni di carattere patriottico, culturale e dopolavoristico, che si rechino a visitare la Repubblica.

Il prezzo ordinario dei biglietti per la 3ª classe (andata e ritorno) viene pertanto ridotto a L. 7 per persona, per comitive di turisti in numero compreso fra 25 e 50; e a L. 6 per comitive di turisti composte di più di 50 persone.

La effettuazione delle varie escursioni dovrà essere preventivamente concordata con la direzione dell'esercizio (Rimini - Ferrovie dello Stato).

La più piccola rete ferroviaria del mondo.

E' senza alcun dubbio quella della Città del Vaticano, rete la cui lunghezza è di soltanto 660 m. circa. Una metà di essa passa sopra un viadotto, un terzo sotto un tunnel. Il marciapiede della stazione è lungo 64 m. ed occupa quindi circa un decimo della lunghezza totale della linea; non vi sono uffici nè sale d'attesa, nè buffet in questa stazione. Il materiale ferroviario della Città del Vaticano è formato da tre vagoni: nel primo è posto il trono riservato al Papa, il secondo è un vagone ristorante ed il terzo un vagone letto. Un'altra curiosità di questa minuscola

rete è data dal fatto che essa non possiede per ora locomotive proprie ed è quindi costretta, all'occorrenza, a richiederne una in prestito al Governo Italiano.

Nuova facilitazione per gli sposi in viaggio di nozze a Roma.

Il Ministero delle Comunicazioni ha disposto — in relazione alla concessione della riduzione del 70 % a favore degli sposi che hanno celebrato le nozze fuori del Regno — che le coppie possano entrare in Italia da una stazione di confine, porto di sbarco o aeroporto doganale, e — dopo raggiunta Roma — uscire dal Regno per una stazione di confine, porto di sbarco o aeroporto doganale diverso da quello di entrata. Naturalmente, in tali casi, la riduzione del 70 % dovrà essere computata separatamente per i due percorsi di andata a Roma e di ritorno da Roma.

Biglietti di andata-ritorno per lunghi percorsi.

Una delle forme più comuni di riduzioni e facilitazioni è rappresentata dal biglietto di andata-ritorno ordinario, cioè dal biglietto che si rilascia, abitualmente, a richiesta e in ogni tempo, senza che concorrano circostanze speciali o manifestazioni eccezionali. Presso le amministrazioni ferroviarie che non hanno per i viaggi di corsa semplice, come in Italia, tariffe differenziali (le quali offrono già una notevolissima riduzione per i viaggi a distanza), il sistema degli andata-ritorno è esteso alle lunghe percorrenze. Da noi, in via normale, simili biglietti sono istituiti soltanto fra le stazioni distanti non oltre i 100 km., nonchè dai capoluoghi di provincia al capoluogo della rispettiva regione, e dai comuni al rispettivo capoluogo di provincia e viceversa. Vi sono pertanto dei casi in cui il limite sopra indicato dei 100 km. è superato.

Ora, a deroga delle norme di massima, con Decreto Ministeriale del 25 ottobre le Ferrovie dello Stato sono state autorizzate ad istituire, in via di esperimento, dei biglietti di andata-ritorno per le relazioni *Milano-Torino* (km. 153), *Milano-Genova* (km. 154) e *Torino-Genova* (km. 167) comportanti una riduzione del 20%.

Sarà il provvedimento seguito da altri analoghi per altre relazioni non meno importanti? Non lo sappiamo, ma ce lo auguriamo. Intanto prendiamo conoscenza, con soddisfazione, che nuove facilitazioni vengono offerte al pubblico.

L'estensione alla 2ª classe dei biglietti speciali d'abbonamento per impiegati, artigiani, operai e braccianti.

Questi abbonamenti, che sono di due tipi, settimanali e festivi, esistevano già da tempo, ma erano limitati dapprima soltanto per gli operai e per la 3ª classe. In seguito, con provvedimento molto liberale, venne ammesso che potessero fruirne anche gli artigiani, i braccianti e gli impiegati. L'ammissione specialmente di quest'ultima categoria, ha costituito una innovazione giustificatissima e molto sentita.

Ora, con provvedimento recentissimo è stato consentito il rilascio di biglietti simili anche per la 2ª classe. E' anche questa una innovazione giustificata e che sarà certamente molto apprezzata dal pubblico.

Ricordiamo che i biglietti vengono rilasciati per recarsi dal luogo di residenza a quello di lavoro: quindi deve trattarsi di persone che manualmente od intellettualmente prestino un

lavoro a dipendenza altrui, eccezion fatta degli artigiani, i quali possono lavorare del proprio, ma devono comunque essere in grado di poter dimostrare la loro precisa qualità.

E' bene ricordare ancora che dei biglietti in parola non possono naturalmente beneficiare nè i professionisti, nè tanto meno i possidenti, nè, oltre gli artigiani, le persone che esercitino autonomamente un mestiere o una professione. L'uso abusivo dei biglietti speciali di abbonamento, cioè in contravvenzione alle disposizioni tassative dei regolamenti ferroviari, dà luogo a gravi sanzioni.

I biglietti sono *settimanali*, se valevoli per sei viaggi di andata e sei di ritorno da compiersi nei giorni della settimana dal lunedì al sabato. Sono *festivi*, se valevoli per sei viaggi di andata e sei di ritorno da effettuarsi in sei settimane consecutive, cioè quelli di andata il sabato e quelli di ritorno il lunedì.

Di norma valgono soltanto per determinati treni accelerati stabiliti dall'Amministrazione ferroviaria. Il percorso massimo per il quale possono essere rilasciati è di 60 km.

La crisi nelle ferrovie francesi.

Il problema ferroviario occupa e preoccupa attualmente tutti i Paesi, scrive *« La Critica »*. In Francia, nell'ultimo decennio le perdite di esercizio delle sette grandi reti si sono aggirate sui 15 miliardi di franchi, di cui 1800 milioni nel 1930 e 3100 milioni nel 1931 mentre il disavanzo per il 1932 viene calcolato in 4400 milioni di franchi

Mentre il numero dei carri caricati durante il periodo dal 1° gennaio al 20 ottobre 1932 fu di 13.730.792 (in confronto di 16.042.421 per il corrispondente periodo del 1931, e cioè con una diminuzione del 14,40 %), in proporzioni anche più forti si è verificata la contrazione degli introiti su ciascuna rete.

Reti ferroviarie	Dal 1° gennaio al 13 ottobre		
	1932	1931	Diminuz. %
	(in migliaia di franchi)		
Alsazia-Lorena	634.080	782.163	19,28
Est	1.278.892	1.630.912	21,54
Stato	1.488.597	1.702.871	12,58
Midi	622.094	710.571	12,45
Nord	1.454.533	1.860.392	21,82
Orléans	1.375.561	1.601.864	14,36
P. L. M.	2.594.100	3.090.890	16,34
Totale	9.447.857	11.379.663	17,09

Si è avuto, cioè, un minore introito nel 1932, rispetto al 1931, di franchi 1.931.806.000 (pari appunto al 17,09 %).

STRADE

Un nuovo ponte sulla Sesia.

Le due sponde della Sesia, dal ponte di Crevola (presso Varallo) al ponte di Isolella in frazione di Borgosesia, erano completamente sprovviste di ponti per uno spazio di circa dieci chilometri; l'effetto di tale isolamento era sentito in modo speciale dalle popolazioni della sponda destra che, se non ricorrevano all'antiquato traghetto di Quarona (quando questo poteva funzionare) erano costrette per ragioni di lavoro e di commercio, a sobbarcarsi giornalmente ad un percorso medio di almeno cinque chilometri per raggiungere le strade ordinarie e la ferrovia, o gli stabilimenti.

A questo stato di cose ha ovviato il nuovo ponte, inaugurato nell'ottobre scorso, fra la sponda di Doccio e quella di Quarona, che inoltre rappresenta un'opera indubbiamente notevole ed ardita. La costruzione, di cemento armato, consta di una grande arcata di m. 84 di luce, portante l'impalcato sospeso nel tratto centrale dell'arco, e completata da due travate, pure di cemento armato, alle rispettive estremità, travate che fanno salire a circa 142 metri la lunghezza totale del manufatto. La larghezza dell'impalcato è di m. 4,50; l'altezza di questo, dal livello di magra delle acque, è di circa 12 metri.

L'autostrada Colonia-Bonn.

E' stata aperta al traffico la seconda autostrada tedesca, la Colonia-Bonn.

I dati principali di questa si possono riassumere nel modo seguente: lunghezza 20 km.; larghezza 16 m.; raggio minimo delle curve 1000 m.

L'opera è costata 8.600.000 marchi ed ha fornito 210.000 giornate di lavoro, con 5500 operai impiegati.

La rete stradale nelle Colonie italiane.

Come nota il *Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate*, la Tripolitania possiede attualmente km. 5000 di buone strade percorribili da veicoli a motore. Sopra una rete di 1000 km. si svolgono servizi regolari di trasporti automobilistici sovvenzionati dal Governo. Altri servizi regolari sopra un percorso di km. 870 godono pure delle sovvenzioni.

La Cirenaica ha una rete di 6000 km. di strade carrozzabili, di cui solo 300 massicciate. Da due anni si stanno apportando miglioramenti radicali alle comunicazioni con l'altipiano, mediante la costruzione, fra Barce e Derna, di nuove strade massicciate ed asfaltate di sette metri di larghezza e con rampe massime del 50 ‰, come pure di parecchie diramazioni secondarie parimenti massicciate fra le due strade principali. Questi lavori che si svolgono sopra una lunghezza di 500 km. sono condotti con grande attività.

L'Eritrea ha una rete stradale di 3500 km. di strade carrozzabili, di cui 800 km. a massicciata.

Recentemente delle buone piste per autocarri, autobus, ecc., sono state aperte sulla linea della frontiera sudanese e lungo il litorale della Dancalia. Quest'ultima collega Massaua ad Assab con un percorso di 600 km.

La Somalia Italiana offre un bell'esempio di sistemazione razionale delle comunicazioni in una colonia di oltre 300.000 km. quadrati. L'occupazione effettiva della Somalia del Nord, voluta e rapidamente effettuata dal Governo Fascista, ha permesso la costruzione di numerose strade in tutta la regione. L'arteria principale che collega la capitale Mogadiscio al Golfo di Aden, ha una lunghezza di 1484 km. Attualmente la Somalia possiede circa 10.000 km. di buone piste per trasporti automobilistici, di cui 3000 utilizzabili durante tutto l'anno, 2000 in ogni stagione, salvo il periodo delle grandi piogge, e 5000 durante nove mesi dell'anno.

SPORT

L'attività dell'O. N. B.

L'undici dello scorso dicembre è stato tenuto, in ogni capoluogo di Provincia il convegno di tutti i presidenti dei comitati comunali, dei comandanti di legione e dei dirigenti le organizzazioni del capoluogo stesso. Lo scopo del convegno fu quello di fissare e di illustrare le direttive che l'O. N. B. si propone di seguire per lo sviluppo delle sue attività in questo nuovo anno, undecimo dell'E. F. Furono, inoltre, impartite tutte le istruzioni relative al tesseramento e a tutti gli altri argomenti che si riferiscono alle condizioni particolari delle organizzazioni provinciali. Fu stabilito che in ogni comune siano riprese le esercitazioni domenicali dei reparti Avanguardisti e dei Balilla moschettieri. Si è già provveduto ad adunare i Balilla nei pomeriggi feriali. Questo provvedimento tende, non solo a togliere i fanciulli dagli ambienti malsani e dai pericoli della strada durante le ore libere dai doveri scolastici, ma anche a dare alla istituzione la possibilità di assicurare agli iscritti una maggiore assistenza e preparazione.

Fin dall'inizio dell'anno XI l'On. Renato Ricci aveva inviato a tutti i Comitati Provinciali dell'O. N. B. il programma dell'attività a carattere nazionale che l'Opera dovrà sviluppare, e questo programma ha cominciato a svolgersi nel dicembre dell'anno scorso con la commemorazione di Balilla, l'eroico fanciullo genovese, e con l'inizio dei corsi per capi-squadra dei Balilla, Avanguardisti, Piccole e Giovani Italiane. In questo principio d'anno verranno iniziati i Corsi di cultura fascista e nel mese prossimo comincerà la parte prevalentemente sportiva con il Campionato nazionale di sci per Avanguardisti. In aprile si svolgeranno i campionati di tennis e di scherma per Avanguardisti i quali, celebrato il 21 Aprile, saranno chiamati ad una maggiore attività nel mese di maggio con il Concorso Ippico, il Campionato nazionale di palla al cesto, il Campionato nazionale atletico. Le Giovani Italiane avranno il loro Campionato di tennis e il Concorso nazionale di ginnastica estetica e giuochi. Il Concorso internazionale di educazione fisica chiuderà l'attività del mese di maggio.

A giugno cominceranno i campeggi provinciali e delle colonie e per luglio, fra le altre manifestazioni di carattere organizzativo, si svolgeranno i Campionati nazionali di atletica leggera fra istruttori dell'O. N. B. I Campionati nazionali di canottaggio e quelli di tuffi e di nuoto per Avanguardisti sono

stabiliti per il mese di agosto, in cui verrà ripetuto a Roma, il campeggio ginnico militare «Dux», che ogni anno suscita tanta ammirazione. Con la Crociera navale del settembre e con la celebrazione dell'annuale della Marcia su Roma si esaurirà il progettato programma dell'O. N. B. nell'anno XI e riprenderà con rinnovata lena e con la consueta ferma fede l'attività per l'anno XII.

Sci.

Il programma degli sports invernali ha già cominciato a svolgersi, da quando le prime nevi, or fa un mese, hanno incorniciato le montagne fino alle quote meno elevate. Le falangi degli appassionati dello sport sciatorio aumentano ogni stagione e ne furono un indice assai chiaro il successo ottenuto dai corsi presciatori e quelle sempre affollate e rumorose riunioni che il Club Alpino Italiano ha indetto settimanalmente fra i suoi Soci. Il Calendario delle manifestazioni comprende, come negli anni scorsi, i Littoriali della neve, i Campionati italiani, l'adunata valligiani, il Campionato italiano di marcia di regolarità e tiro per pattuglie di sciatori dopolavoristi e il Campionato nazionale dei Giovani Fascisti e della M. V. S. N., oltre alle gare di discesa al Colle del Sestrières, a quelle di salto a Clavières e alla classica staffetta dello Stelvio, che, come al solito, si svolgerà a stagione inoltrata quando tutte le altre montagne si saranno completamente spogliate di neve.

Due avvenimenti internazionali più degli altri richiameranno l'attenzione del mondo intero che si occupa di sport invernali e precisamente i giochi mondiali universitari e la riunione internazionale delle F. I. S., che avrà spiccate caratteristiche di campionato mondiale. I primi si svolgeranno in Italia, la seconda in Austria ed i due centri di attrazione per queste prove saranno Bardonecchia e Innsbruck. L'ampia conca di Bardonecchia, che il Frejus domina, accoglierà, come già Cortina d'Ampezzo nel 1928 e come Davos nel 1930, nel corso di una settimana, la gioventù migliore, quella dei goliardi sportivi. Questa terza edizione dei giochi olimpici universitari assume per il nostro Paese una importanza fuor del comune; sia perchè si disputa sul suolo patrio, sia perchè le maglie fregiate dal fascio littorio, sono state vittoriose tanto a Cortina d'Ampezzo, quanto a Davos, dove ben quattordici Nazioni avevano presentato le loro ottime squadre. Si tratta quindi di ribadire un prestigio organizzativo e sportivo.

La settimana olimpica di Bardonecchia sarà la prima del prossimo mese. L'organizzazione è già nel suo pieno sviluppo, perchè si sono dovuti disporre piste e scivoli per gli sciatori, superficie gelate per i pattinatori e per gli hockeysti. Questi gareggeranno sul più grande campo d'Italia e uno dei più vasti d'Europa, perchè misura 160 metri per 70.

Nella settimana successiva a quella di Bardonecchia, dal 6 al 13 febbraio si svolgerà a Innsbruck il Concorso internazionale della F. I. S., la prima e più completa riunione mondiale, dopo le Olimpiadi dello scorso anno. Come si ricorderà, nel 1932 sono state disputate a Cortina d'Ampezzo, durante il concorso della F. I. S. solamente le gare di discesa e slalom. Quest'anno invece, per la prima volta, gareggeranno gli specialisti del fondo, del salto, della combinata, della discesa e dello slalom. Tutti gli esponenti delle singole scuole tecniche e stilistiche, tutti gli specialisti dello sci saranno presenti a Innsbruck, così che le singole gare assurgeranno a un significato sportivo indubbiamente elevato. La settimana che si svolgerà nei dintorni della città austriaca ci potrà dire qualcosa di nuovo e fors'anche di più esatto sulla graduatoria mondiale, dopo gli avvenimenti di undici mesi fa al Lago Placido. Per quanto l'Olimpiade 1932 sia stata una rassegna veramente mondiale per tutte le manifestazioni svoltesi in luglio ed agosto a Los Angeles, non si può dire che la Olimpiade invernale sia stata altrettanto brillante, tanto più che i risultati tecnici furono falsati dalle condizioni d'ambiente per quel che ha rapporto con le gare sciatorie, e da alcune innovazioni tecniche nel campo della velocità sul ghiaccio e dalla penuria di concorrenti in quello dell'hockey. Per quanto riguarda la parte sciistica, la riunione di Innsbruck servirà a correggere

molti errori commessi, non tanto nel distacco di valutazione fra scandinavi e avversari, quanto fra gli stessi scandinavi, e permetterà agli sciatori italiani di farsi meglio apprezzare.

La Federazione italiana dello sci, in vista di queste gare di Innsbruck e in vista dei Campionati svizzeri che si svolgeranno alla fine di questo mese a Einsiedeln e di quelli di Germania che avranno la loro effettuazione dal 17 al 20 febbraio a Freudenstadt, ai quali sarà inviata una squadra rappresentativa, ha provveduto ad un allenamento collegiale che, sotto la direzione di Kyellberg, si svolge al Sestrières per la preparazione dei fondisti e a Clavières per i saltatori.

Le Olimpiadi.

Il posto conquistato l'anno scorso a Los Angeles degli atleti italiani nella mondiale rassegna dello sport dilettantistico, le affermazioni costanti in tutti i campi dello sport, sia in patria sia all'estero, la coscienza del valore della nostra gioventù e la sicurezza della nostra capacità organizzativa hanno diffuso la convinzione che l'Olimpiade del 1940, che dovrebbe esser assegnata al Giappone, possa svolgersi invece in Italia. E' noto che la Olimpiade che si disputerà fra tre anni avrà la sua sede a Berlino, dove già si lavora con pieno fervore, si batte già la gran cassa, tanto che fin da un mese fa è stato comunicato che si son già prenotati tremila posti da parte di spettatori ultra-previdenti. Ma sulla data del 1940 si discute. Attraverso un decennio di attività sportiva, con saggezza ed esperienza coordinata e sviluppata dal Fascismo, il nostro Paese si può considerare ormai preparato ad indire una Olimpiade; e sarebbe questa la conclusione più degna all'intenso e appassionato movimento del nostro sport, che oggi può esser considerato primo in Europa e secondo nel mondo. Il presidente del C. O. N. I. e sottosegretario di Stato al Ministero degli Interni, S. E. Leandro Arpinati non ha fatto mistero della sua intenzione di compiere cauti e diplomatici assaggi per sentire gli umori dei vari delegati del Comitato Internazionale Olimpico e dei rispettivi Governi. E' fuor di dubbio che la proposta italiana può ottenere il consenso di quelle delegazioni e di quei Governi che notoriamente simpatizzano per il nostro Paese e forse di alcuni altri che pur senza aver preferenza fra il Giappone e il nostro Paese pensano che il viaggio fino all'Estremo Oriente sia meno opportuno di una gita in una piacevole contrada come la nostra. L'esperienza dell'anno scorso ha avvertito tutti, quanto siano gravi le difficoltà di portare masse di atleti molto lontano dai loro centri e se si pensa che, per andare al Giappone, la maggioranza dei competitori sarebbe obbligata ad attra-

versare due oceani o ad affrontare il disagevole viaggio sulla Transiberiana con dodici giorni di ferrovia e tre di mare, facilmente si conclude che questo disagio conviene lasciarlo... alla minoranza. Per queste considerazioni non è difficile trovar consenzienti alla tesi italiana quei delegati europei, i quali pensano che dopo l'esperimento di Los Angeles si debbano svolgere almeno due Olimpiadi in Europa.

Il Conte Alberto Bonacossa, uno dei tre nostri delegati in seno al C. I. O. e solo italiano presidente di una Federazione internazionale, nel novembre dello scorso anno ha avuto modo di dichiarare che la scelta per la sede della Olimpiade 1940 dovrà esser fatta dal Congresso del Comitato Internazionale Olimpico nella seduta che sarà tenuta nel 1935 in luogo non ancora fissato. Le grandi Nazioni sono rappresentate da un massimo di tre delegati e le minori da un delegato solo. Il C. I. O. si compone attualmente di 64 membri divisi in rappresentanza di 44 Nazioni. La Commissione Esecutiva è composta di 7 membri, di cui nessun italiano, che si radunano a Losanna parecchie volte all'anno e può esercitare una grande influenza sulla scelta della sede dei giuochi. E' certamente doloroso che in questo consesso non possa direttamente interloquire un nostro rappresentante e sarebbe opportuno che il C. I. O. volesse considerare il grado attuale del nostro sport per concedergli quel riconoscimento in seno alla Commissione Sportiva che fino ad oggi gli manca. E, giacchè si è in argomento, bisogna avvertire la necessità di consolidare l'autorità dell'Italia nei consessi esteri con il raggiungere le presidenze delle Federazioni Internazionali che al presente sono presiedute in numero di dodici dalla Francia, di tre dalla Svezia, di tre dalla Svizzera, di due dall'Inghilterra, di due dal Belgio e di una rispettivamente dall'Ungheria, dalla Germania e dall'Italia. La Federazione Internazionale dei Clubs motoristici è appunto quella presieduta dal Bonacossa.

Vi sono due buoni anni di tempo prima che la designazione definitiva venga fatta, ma la questione non deve esser agitata tanto nel nostro Paese, quanto all'estero. Bisogna che fin da oggi venga compiuto quel lavoro di avvicinamento e di persuasione dei delegati stranieri che è indispensabile convincere personalmente e guadagnare alla causa italiana, perchè essi sono ascoltati dai rispettivi Governi. Mentre i nostri rappresentanti nel C.I.O., per l'autorità che hanno negli ambienti stranieri, possono compiere sportivamente la loro opera, i nostri rappresentanti politici all'Estero devono svolgere una azione parallela presso i Governi, in modo che il problema della opportunità per tutti di disputare l'Olimpiade del 1940 a Roma, si faccia strada lentamente ma vittoriosamente. Non sarà un lavoro facile, perchè molti interessi sono in discussione, ma l'Italia è riuscita a vincere ben altre battaglie, e questa non la può spaventare o disarmare di fronte ad una situazione in parte pregiudicata da una designazione e alle difficoltà di superare tante resistenze.

Vi sono però motivi che affidano oltre a quelli già elencati, ed essi sono rappresentati da tutti i vantaggi che una organizzazione in Italia può presentare, oggi che il nostro Paese dà al mondo tanti esempi della sua potenza e della sua organizzazione. Ma tra gli atleti nostri, gli anziani e i giovani pensano già all'Olimpiade del 1936, dove l'Italia deve superare i risultati dell'anno scorso a Los Angeles. I nostri gerarchi e i dirigenti delle Federazioni nazionali lavoreranno per assicurare all'Italia la organizzazione della Olimpiade 1940 e per mostrare in quella occasione nel nostro stesso Paese l'elevazione della gioventù italica e la potenza della nostra razza.

Motonautica.

Al Congresso della U. I. Y. A. tenutosi a Bruxelles, la motonautica italiana ha ottenuto un riconoscimento pieno. I nostri delegati nella discussione delle questioni proposte dalla R. F. I. M. trovarono calorosi consensi da parte dei delegati stranieri e la deliberazioni che vennero prese furono tali da giustificare un legittimo senso di compiacimento per la

collaborazione italiana veramente notevole e simpaticamente apprezzata. I motonauti italiani non si limitarono soltanto a studiare i problemi motonautici, ma vollero e seppero apportar tangibili risultati sportivi tecnici e organizzativi tali, da porre il nostro Paese ad uno dei primissimi posti nella scala dei valori motonautici internazionali. Basterà citare i nostri cinque *records* mondiali: di Antonio Berchi per la serie internazionale di litri 12 (Baglietto-Isotta Fraschini) con km. 109,800; del Principe Maurizio Ruspoli per la serie internazionale di litri 6 (Celli-Bugatti) km. 105,700; del Conte Theo Rossi di Montelera per la serie internazionale di un litro e mezzo (Cinti-Maserati) km. 91,550; di Gianfranco Castiglioni, *record* delle 12 miglia per fuori-bordo Classe B (Mostes-Johnson) km. 55,400; di Sandro Salvi, *record* delle 12 miglia per fuori-bordo Classe C (Passarin-Laros) km. 76,300.

Nel campo organizzativo la proposta italiana di una diminuzione delle classi di fuoribordo ebbe fortuna, per quanto gli americani avessero proposto proprio il contrario. Non soltanto per noi, ma per tutti gli europei la suddivisione dei fuori-bordo in sei classi era eccessivamente onerosa, in quanto veniva a costituire un elemento di disorientamento per i motonauti che da un simile frazionamento non potevano ricavare chiari e decisivi elementi di scelta; un indebolimento delle limitate forze bordistiche, le quali dovevano ripartirsi fra questa pletora di classi; ed una ragione di inferiorità delle nostre industrie che, con un mercato assai ristretto, non potevano mettersi in condizione di produrre in concorrenza tutti i numerosi tipi dell'industria americana. Si è per ciò sgombrato il campo delle Classi D, E, F, sostituendole con una Classe X da 501 a 1000 cmc. di cilindrata e sono rimaste ancora in attività le attuali: Classe A (250 cmc.), Classe B (350 cmc.), Classe C (500 cmc.). E' notevole la decisione di ammettere la sovralimentazione dei motori della Classe X di nuova istituzione. Questa ammissione riconosce il merito ad una conquista già realizzata negli altri campi motoristici e rappresenta uno sprone per i costruttori, i quali saranno spinti ancor più a studiare il perfezionamento dei fuori-bordo. Ma le decisioni prese a Bruxelles, specialmente per merito della delegazione italiana, composta dal Conte Theo Rossi di Montelera e dall'Ing. Mario Speluzzi, non si sono limitate al fattore strettamente tecnico. Esse si sono adeguate ai bisogni del momento e alla necessità che si sviluppi una motonautica economica, la quale tragga la sua ragione di sviluppo e di diffusione dai motori di piccola cilindrata e di basso costo, mentre alle cilindrate maggiori debbono essere affidati compiti specialmente sportivi e le realizzazioni delle più forti velocità.

Un'altra proposta italiana approvata fu quella relativa alla definizione degli scafi liberi da corsa, ammettendosi le pinne laterali alla carena. Queste però non debbono superare nella loro sporgenza complessiva il quarto della lunghezza dello scafo, se si tratta di entro-bordo ed un terzo, se si tratta di fuoribordo. Con questa decisione si è preclusa la via ad ogni esagerazione del principio informatore del mezzo di trasporto acqueo.

I goliardi.

Gli studenti universitari fascisti hanno formato motivo di interessamento da parte della F. I. D. A. L., la quale è ben convinta che bisogna attendersi dai G. U. F. i migliori campioni dell'atletismo nazionale. Nel 1932 cinquantamila universitari hanno svolto una completa attività sportiva e l'atletica leggera ha naturalmente avuto il primo posto. Nella grande manifestazione voluta da S. E. Starace, i Littoriali, furono preceduti da una serie di gare eliminatorie che videro la partecipazione di una grande massa di giovani, dalla quale sono usciti i campioni che il G. U. F. ha mandato in rappresentanza alla grande competizione, la quale ebbe l'anno scorso la partecipazione effettiva di 443 studenti universitari, con esclusione degli atleti seniori che i G. U. F., dopo aver allevato e curato, lasciano alle società sportive e mettono a disposizione della Federazione. L'imponente numero dei partecipanti ai Littoriali 1932 di atletica leggera afferma come la manifesta-

zione sia la più importante — se non proprio dal lato tecnico — di quante si svolgono in Italia.

I dirigenti dei G. U. F. lamentano che finora non siano state fatte agli universitari quelle facilitazioni di cui godono molte società sportive ed è peccato che i goliardi debbano contare soltanto sulle proprie forze, mentre avrebbero bisogno di disporre di campi attrezzati e di allenatori capaci. Se i goliardi italiani non sono ancora in grado di portare un contributo allo sport nazionale nella stessa misura degli americani e degli inglesi, ciò è dovuto a cause non certamente dipendenti dalla loro volontà, ma dalla diversa organizzazione degli Atenei. Ad ogni modo può essere di conforto la constatazione che, in confronto con quello di altri Paesi, l'atletismo universitario ha marciato decisamente in avanti, superando, grazie alla volontà, all'entusiasmo ed alla tenacia dei propri giovani dirigenti, il distacco che lo separa dai colleghi di altre Nazioni che hanno, in fatto di sport degli universitari, tradizioni assai più antiche.

Lo Stadio Mussolini a Torino e i ludi goliardici mondiali.

Torino allestisce febbrilmente il suo Stadio Littorio, opera colossale che costerà circa dieci milioni, e che, dotato delle installazioni adatte ad ogni specie di esercizio sportivo, potrà ospitare 55.000 spettatori. Lo Stadio « Mussolini » sarà degno del suo titolo glorioso, non soltanto per gli eventi dei primi cimenti della sana e gagliarda giovinezza italica, ma anche per la sua stessa imponenza esteriore.

Per maggio lo Stadio sarà pronto e la manifestazione inaugurale sarà goliardica: il G. U. F. di Torino organizzerà infatti i « Littoriali ».

Ma la manifestazione sportiva di maggiore interesse e di più ricco fascino, avrà luogo nel mese di settembre, allorchè da tutte le parti dell'Europa e del mondo converranno a Torino le rappresentanze giovanili delle Università per la disputa dei giuochi goliardici mondiali.

Il Salone parigino dell'Aeronautica.

A Parigi si è aperto il Salone dell'Aeronautica che la Camera Sindacale delle Industrie Aeronautiche organizza biennalmente. In assenza dei costruttori tedeschi, i costruttori italiani, britannici, olandesi, svizzeri, polacchi, cecoslovacchi, romeni hanno inviato ciò che di meglio può offrire la loro produzione. Il Sindacato dei costruttori italiani si imponeva come numero e come qualità degli apparecchi esposti e si può dire che esso fosse il solo a rivaleggiare con quello francese, la cui industria fece in quell'occasione evidentemente il suo massimo sforzo.

Lo « stand » dell'Italia occupava un quarto della navata centrale e vi si ammiravano accanto al mastodontico trimotore « S. 66 » Savoia in servizio sulla linea commerciale Società Mediterranea di Trasporti, alcuni tipi della Fiat, di Breda e di Caproni. Mentre la Casa torinese esponeva il Fiat « C. R. 30 » da caccia, vincitore del Concorso internazionale di Zurigo, l'Aeronautica Breda era presente con due suoi prodotti, i quali rappresentarono due novità per la grande rassegna parigina. Si trattava del biplano « Breda 19 » per alta acrobazia, che ha dato ottima prova delle sue qualità in tante riunioni internazionali, e del biplano « Breda 25 » da scuola. La maggior ammirazione destò anche il « Caproni 97 » monomotore a comandi riuniti, brevetto De Bernardi, che rappresentava la novità assoluta del recente Salone.

In tre differenti « stands » laterali, ma in comunicazione con quello principale, Fiat, Isotta Fraschini e Alfa Romeo esponevano i più ammirati modelli di motori adottati dalla nostra aviazione da guerra, da commercio e da turismo. I nostri espositori si compiacquero assai che il presidente della Repubblica, in occasione della sua visita, si soffermasse, prima che in ogni altro stand, davanti a quelli delle Case italiane e toccò al Generale Piccio, nostro addetto aeronautico a Parigi, di fornire all'illustre visitatore ampie e precise spiegazioni. Il signor Lebrun si fermò successivamente allo « stand » Fiat, dove ammirò il motore di 2800 cavalli, destinato al tentativo contro il *record* assoluto di velocità, che — come si sa — ha già consentito di realizzare ad un apparecchio italiano in tentativi finora ufficiosi, la formidabile velocità di 750 km. all'ora. Il presidente della Repubblica — che è un competente di aviazione — si complimentò assai con il direttore della Fiat in Francia, Ing. Picozzi, dichiarandosi veramente sorpreso che gli ingegneri italiani fossero riusciti a ridurre il peso di quel motore fino a 300 grammi per cavallo.

POSTE·TELEGRAFI

Per la diffusione della stampa italiana all'estero.

La questione della diffusione della stampa italiana all'estero (periodica e libraria), ha vivamente interessato, ed interessa tuttavia, editori, librai e scrittori che, in vario modo, indicando i mezzi migliori per agevolarla ed accelerarla, hanno rilevato gli ostacoli che la impediscono. Uno di questi ultimi, anzi il principale, crediamo sia causato dall'alta tariffa per il trasporto postale, gravante fortemente sui prezzi di vendita delle pubblicazioni.

L'Amministrazione delle Poste italiane si è resa tanto benemerita nel favorire con tariffe ridotte le spedizioni delle pubblicazioni periodiche e dei libri nell'interno del Regno:

a) stampe periodiche spedite in Conto Corrente con tariffe minimissime che variano dagli 8 millesimi di lira per 50 gr. e millesimi 4 per ogni 25 gr. in più, per i giornali quotidiani; a 11 millesimi per 50 gr. e 9 millesimi per ogni 50 gr. in più, per i quindicinali; e rispettivamente a millesimi 14 e 9 per i mensili; e millesimi 48 e 18 per i semestrali o stampe propagandistiche o cataloghi, ecc.;

b) pieghi contenenti libri spediti sotto fascia da Case Editrici o Librarie, con tariffa di L. 0,075 (anzichè L. 0,10) per ogni 50 gr., e L. 0,30 (anzichè L. 0,60) per la raccomandazione;
c) pacchi postali contenenti libri spediti dagli Editori e da Case Librarie con tariffe ridotte di oltre il 50 %;
d) pagine pubblicitarie intercalate e unite nel testo di fascicoli periodici spediti in Conto Corrente se non numerate progressivamente o se stampate in diversa colorazione pur essendo numerate, con tariffa di L. 0,05 (anzichè L. 0,10) ogni 50 gr.;
e) cedole di commissione libraria con tariffa di L. 0,05 (anzichè L. 0,10);
f) estratti di conto spedito da Amministrazioni di giornali a rivenditori, tariffa L. 0,10 fino a 15 gr. (anzichè L. 0,25).

Ma nessuna riduzione ha finora apportato alla tariffa per le spedizioni delle stampe periodiche e libri italiani per l'estero, contrastando così quella diffusione che è tanto desiderata e che oggi, si può dire, è ancora inadeguata.

La *tariffa unica di centesimi 25 per ogni 50 grammi*, stabilita per le spedizioni all'estero delle stampe, non fa distinzioni sulla qualità di queste, sul diverso scopo a cui esse servono e per il quale dovrebbero avere diversa tassazione.

Così, una cartolina illustrata, un biglietto da visita, una partecipazione, sono parificate nell'affrancatura alle stampe giornalistiche o librarie che, per la loro natura sociale, costituendo forse il più importante fattore di educazione e di progresso intellettuale, dovrebbero godere di tariffe di trasporto mitissime per agevolarne la diffusione.

Con la tariffa attuale suddetta, una rivista o un fascicolo o una dispensa o un libro, spediti sotto-fascia per l'estero, anche se da editori o librai, vengono gravati di *una lira* per spese di trasporto se si tratta di un fascicoletto del peso di gr. 200; di L. 1,25 se di 250 gr.; di L. 1,50 se di 300 gr.; di L. 3 se per un libro di 600 gr.; di L. 5 se il libro pesa un chilo, rendendo così fortemente elevato il prezzo di vendita delle pubblicazioni

e proibitivo, quindi, l'acquisto da parte degli stranieri.

Se, invece, la spedizione delle pubblicazioni viene effettuata con *pacco postale*, la spesa di trasporto, calcolando il peso medio da 2 fino a 5 chili, varia da un minimo di L. 7,40 per la Francia; L. 7,95 per la Svizzera; L. 8,35 per l'Austria, la Cecoslovacchia e il Lussemburgo; L. 9,80 per il Belgio; L. 10,20 per la Germania, ecc., ad un massimo di L. 23,95 per l'Argentina, la Bolivia e il Paraguay; L. 24,45 per il Chile; L. 21.50 per il Brasile; L. 21,30 e L. 26,45 per gli Stati Uniti; L. 30,55 per l'Australia. Suddividendo la spesa di spedizione per quanti volumi si possono spedire in un pacco, si potrà calcolare quale forte sopraprezzo deve essere aggiunto al costo dei libri.

Accordi speciali l'Italia ha già concluso con l'Ungheria e la Jugoslavia, mercè i quali è consentita la spedizione di pacchetti di libri da parte degli Editori sino ad un massimo di kg. 3 con la tariffa di L. 0,20 ogni 50 gr.; per l'Ungheria si possono spedire da Editori e Case Librarie stampe periodiche a L. 0,05 ogni 50 gr. sino a 3 kg.; e lo stesso per la Jugoslavia, ma con tariffa di L. 0,10 ogni 50 gr.

Analoghi accordi si potrebbero contrarre con altri Stati, e l'Amministrazione Postale Italiana potrebbe applicare quanto essa e tutte le Amministrazioni degli Stati costituenti l'Unione Postale Universale hanno convenuto prima, a Stoccolma nel 1924, poi a Londra il 28 luglio 1929.

L'art. 33 N. 3 della Convenzione Postale di Londra dice precisamente:

« Ogni Amministrazione ha la facoltà di concedere, nelle sue relazioni con le Amministrazioni che hanno dato il loro assenso, ai giornali e agli scritti periodici spediti direttamente dagli editori o loro mandatari, *una riduzione del 50 %* sulla tariffa generale delle stampe ». (Sono escluse le stampe commerciali).

« Le Amministrazioni possono concedere la stessa riduzione e nelle stesse relazioni, chiunque sia il mittente, sia ai libri sia agli opuscoli (*brochure*) o carte di musica, fatta eccezione per ogni pubblicità o réclame oltre a quelle che figurano sulla copertina o sulle pagine che ricoprono i volumi ».

L'Italia, fra gli Stati più progrediti e civili del mondo, non dovrebbe oltre ritardare ad agevolare con la mitezza delle tariffe il trasporto delle stampe, la cui importanza ha una sfera d'azione e una ripercussione più grande.

Il minor costo del libro costituisce uno dei mezzi più validi per raggiungere la sua maggiore diffusione e quindi l'incremento della cultura e del pensiero italiano all'estero.

Ma il disagio di questo stato di cose se è di ostacolo alla diffusione della stampa italiana all'estero, lo è anche per quella estera in Italia, mancando quello scambio di riduzioni di tariffe fra l'Italia e gli Stati aderenti alla « Unione Postale », previsto dal suddetto art. 33 N. 3 della « Convenzione di Londra ».

In proposito è degno di nota un recente provvedimento per favorire la diffusione della stampa estera in Italia. L'Amministrazione Postale italiana ha concesso ad alcuni giornali esteri, l'apertura di un conto corrente a tariffa normale interna (cent. 10 ogni 50 gr.), presso la Direzione di Torino, per la spedizione e la libera circolazione nel Regno di detti giornali.

Una simile contropartita sarà concessa all'estero ai giornali italiani ?

Telegrammi per Porto Santo (isole Madeira).

Un ufficio telegrafico internazionale è stato aperto nella località di Porto Santo nella omonima isoletta del gruppo di Madeira, situato nell'Oceano Atlantico (Costa dell'Africa Occidentale).

La tariffa dei telegrammi ordinari diretti a Porto Santo, per tutte le stesse vie di istradamento come per l'isola di Madera, è di lire-oro 1,42 (lire carta 5,20 circa) per ogni parola. Sono ammessi i telegrammi in linguaggio convenuto e cifrato e i telegrammi differiti a metà tassa.

TRA I LIBRI

ANGELO MANARESI. – *Parole agli Alpinisti.* – Con illustr. di V. Grassi e 26 tav. f. t. – Roma, 1932-X. (Ed. del Club Alpino Italiano, Roma): L. 12.

ANGELO MANARESI. – *Sul Ponte di Bassano.* – Con illustrazioni di M. Vellani-Marchi, Roma, 1932-X. (Ed. de «L'Alpino»): L. 12.

Il primo di questi volumi, — lo dice il titolo — si rivolge agli alpinisti; il secondo, è invece specialmente dedicato agli alpini, ed ai militi di quel 10° Reggimento, di cui Angelo Manaresi è il Comandante idolatrato. Ma l'uno e l'altro non possono mancare nella biblioteca e dell'alpinista e dell'alpino, come non vi manca certamente il precedente volume dello stesso autore: «*Quel mazzolin di fiori*» che è fratello diretto di quello testè uscito.

In «Parole agli Alpinisti» vi è la vita del Club Alpino da quando S. E. Manaresi ne è presidente. Sono proclami scritti in occasione di assemblee, articoli pubblicati a varie riprese nella Rivista ufficiale del Club ed in altre riviste alpine, e che hanno due pregi principali: anzitutto quello della chiarezza, e in secondo luogo quello di donarci un quadro compiuto della vasta opera di rigenerazione della vecchia e potente quercia del Club Alpino, soprattutto nelle vastissime sue diramazioni periferiche, realizzata con amorosa cura, con vigile energia e con visibilissimi frutti dall'A.

«Sul Ponte di Bassano» è il libro che si legge sovente con un groppo di commozione alla gola: profili di Grandi morti e di grandi Caduti, mirabilmente tracciati; quadri del mondo visti dagli alpini e, soprattutto, passione alpina, di guerra e di dopoguerra, la voce dei ricordi, il canto delle adunate, l'esultanza del sentirsi sempre fratelli, sempre accesi dalla ferma ed immensa fede nella Patria e ne' suoi fulgidi destini. Bisognerebbe spigolare, citare, additare. Ma gli alpini e gli alpinisti non han bisogno di questo: 73.000 soldati del 10° e 40.000 adoratori della montagna sanno già di ritrovare nella voce del loro Comandante e Presidente un po' di se stessi e della loro passione. E questa è la migliore raccomandazione del libro, la sicura arra della sua diffusione e la certezza del bene che esso infonderà a larghe mani nello spirito dei lettori.

«*Chi è?*». – Dizionario degli italiani d'oggi.

Abbiamo già parlato più volte di questa ottima iniziativa di *A. F. Formiggini Editore in Roma* il quale ha voluto dotare il nostro Paese di un repertorio biografico dei contemporanei più rappresentativi, simili a quelli, diffusissimi dovunque, che, con titolo analogo, possiedono già da molti anni le altre grandi nazioni e specialmente la Germania, l'Inghilterra e gli Stati Uniti. L'ultima edizione che comprende ben 5500 voci è in vendita a L. 60, ed abbiamo ottenuto dall'editore un *trattamento eccezionalissimo per i Soci del Touring* i quali potranno averne un esemplare a metà prezzo (L. 30) franco di porto dovunque richiedendolo all'Editore e citando il numero della propria tessera.

EDOARDO MARTINORI. – *Via Nomentana - Via Patinaria - Via Tiburtina.* – Pag. 152 con 90 illustraz. e una carta topogr.; leg. bodoniana. Arti Grafiche e Fotomeccaniche P. Sansaini, Roma, Via A. Scialoia 3-5: L. 60. Per spediz. raccom., aggiungere L. 5.

L'A., continuando nella meritoria fatica di illustrare le vie maestre d'Italia, ci offre un ottimo studio storico-topografico-turistico della Nomentana, una delle strade romane archeologicamente più interessanti, della Tiburtina, che collega l'Urbe con Tivoli, e dedica un cenno alla Patinaria, che si distacca dalla Nomentana sul Monte Sacro, ma di cui non restano più che poche tracce. Il volume è ben illustrato e presenta, per comodità dello studioso, una succosa bibliografia e un diffuso indice alfabetico.

L. MORPURGO. – *Roma Mussolinea.* – Ed. Roma.

Elegante volume, solidamente rilegato in tela grezza, contenente 299 illustrazioni in rotocalco della Roma del Decennale, i discorsi del Duce sulla grandezza e sul piano regolatore dell'Urbe e 100

pagine di note archeologiche del Prof. G. Lugli e tecniche dell'Ing. R. Ricci, pubblicato, con un lodevole criterio di tempestività, dall'editore Luciano Morpurgo.

Il volume costa appena L. 10, ed è ceduto *ai Soci del T. C. I.* (comunicando il numero di tessera all'Editore, in Roma, via Dora, 2) al prezzo di L. 7,50, franco di porto.

VITTORIO ADAMI. – *Un viaggio sulle Alpi Occidentali.* – Pag. 228. Libreria del Littorio, Roma: L. 8.

Narra molto piacevolmente il viaggio di due fanciulli milanesi da Ventimiglia attraverso le valli delle Alpi Marittime, le vallate di Cuneo, le valli delle Cozie e delle Graie, quindi ai piedi della catena del Monte Bianco, al passo del Gran San Bernardo, e finalmente ad Aosta, ove la bella escursione si conchiude. I due fanciulli sono accompagnati dal padre il quale non perde occasione per rievocare vicende storiche e per dare informazioni geografiche, scientifiche, ecc. Questo libro, che insegna dilettando, è una nuova prova che va riaffermandosi quella letteratura educativa a trama turistica che fu già tanto cara ai fanciulli di trent'anni fa.

Dott. CARLO BISCARETTI DI RUFFIA. – *L'Automobile*, Guida pratica dell'Automobilista. – Pag. 254 con 132 fig. n. t. e tav. f. t. Ed. Paravia, Torino, 1932 X: L. 17 (in Torino, L. 16).

Libro modernissimo di volgarizzazione tecnica e pratica. L'Autore è noto come scrittore brillante e garbato e soprattutto come insuperabile disegnatore di automobili. Le anatomie pittoriche della meccanica motoristica del Biscaretti sono sempre un miracolo di evidenza, di chiarezza, di efficacia. E ciascuna di esse è una piccola opera d'arte.

Per esprimere un giudizio riassuntivo di questo volume, può affermarsi con certezza che si tratta di una fra le migliori opere della materia finora apparse fra noi. Indipendentemente dal mirabile commento che questo artista-scrittore ha saputo fare al testo con la penna e con la matita, un altro pregio peculiare ritroviamo nel libro, ed è quello della semplicità: pregio cospicuo in meccanica come nel discorso di cose meccaniche.

«*Esercito-Anno X*». – Compilato a cura del Ministero della Guerra e edito da «Le Forze Armate», via dell'Umiltà, 83, C, Roma. Prezzo L. 6, più L. 1,60 per spese di spedizione. Per gli appartenenti alle Forze Armate dello Stato e per gli Ufficiali in congedo che ne fanno domanda pel tramite dell'U. N. U. C. I. il prezzo è ridotto a L. 5,50 comprese le spese di spedizione.

Nella ricorrenza del XIV annuale della Vittoria e del Decennale il Ministero della Guerra ha voluto e curato la pubblicazione di questo libro che dà una chiara e completa visione dell'Esercito Italiano quale oggi esso è. Il Duce ha consacrato l'opera con una sua prefazione autografa, nella quale egli fra altro ha scritto: «Questa pubblicazione è da raccomandare vivamente all'attenta lettura non solo degli Ufficiali ma del pubblico in genere».

Il reclutamento, la formazione dei quadri, le questioni inerenti alla vita militare e spirituale del soldato, le caratteristiche dei servizi sono esposti in questo volume nelle loro linee essenziali e nella loro caratteristica fondamentale.

L'opera è ornata da 227 ottime illustrazioni.

ROCCO MORETTA. – *Come sarà la guerra di domani?* – Pag. 368, rileg. tela e oro. Edit. Giacomo Agnelli, Milano, 1932-X: L. 18. Ai Soci del Touring, che ne facciano richiesta diretta all'Editore, il libro verrà spedito franco di spese postali.

Come sarà la guerra di domani? A questa domanda angosciosa, che è nella mente di tanti, cerca di rispondere l'A. in base alle esperienze della recente guerra e alle teorie e tendenze attuali, ponendo in rilievo quanto occorre alla difesa e all'affermazione dell'Italia in un eventuale conflitto. Il libro si legge con molto interesse anche quando, allontanandosi dalle fantastiche previsioni, scende sul reale terreno della critica e della tecnica.

Renzo Pezzani. – *Angeli verdi*. – Pag. 160. Soc. Editrice Internazionale, Torino: L. 6.

Il libro reca un sottotitolo « Canzoniere degli alberi italiani » che ne definisce il carattere. Sono infatti liriche dedicate agli alberi, che ebbero in ogni tempo, da Teocrito, a Virgilio a Pascoli, l'elogio della poesia: liriche semplici e schiette, intese a suscitare nei giovanetti d'Italia quel culto dell'albero che ci è imposto da ragioni insieme di utilità e di poesia.

Vladimiro Dougan e Antonio Marussi. – *Guida del Gruppo del Montasio*. – Pag. 144 illustr. Ed. la Società Alpina delle Giulie, Trieste, 1932-X: L. 10.

Vi sono raccolti tutti i dati alpinistici riguardanti quel gruppo, la cui massima cima, il Jôf di Montasio (m. 2754), rappresenta per altezza, la terza di tutte le Giulie e la prima di quelle occidentali. Non vi mancano cenni sulla storia della regione e sulle azioni belliche che vi si svolsero dal 1915 al 1917. L'ottima guida, stampata su carta patinata, ha un buon corredo di illustrazioni panoramiche e dimostrative.

Giuseppe Gerola. – *Artisti trentini all'estero*. – Pag. 36 con 100 illustraz. f. t. Arti Grafiche A. Scotoni, Trento. Edizione fuori commercio.

Se l'attività artistica del Trentino è caratterizzata sino al Cinquecento dalla immigrazione di artisti dal di fuori, in seguito le fasi si invertono, ed è invece dal Trentino che si irradiano per il mondo artisti come G. Dossi, A. Vittoria, A. Pozzo, G. B. Lampi, F. Guardi, G. Segantini, per non citare che i maggiori. L'A. ci fornisce preziose notizie sull'attività di questi artisti all'estero, dandocene anche una efficace documentazione iconografica.

Statistica dei Soci al 30 novembre 1932-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 30 novembre 1932		N. 169 958
Soci annuali nuovi per il 1932 iscritti alla stessa data		» 25 235
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1931	N. 189 555	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° Gennaio al 30 novembre 1932	» 18 384	
Soc Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 novembre 1932	» 11 528	
		» 219 467
Totale Soci.....		N. 414 660

Direzione e Amministrazione:
Touring Club Italiano - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. Giovanni Bognetti

Stampa: Testo: "Gustavo Modiano" - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano. Via Carlo Poma, 7

« GUSTAVO MODIANO » - MILANO

PREZZO L. 1,80